

SOM KRISZTIÁN
A MAGYARORSZÁGI LÉGI
HATÁRFORGALOM ÉS ELLENŐRZÉSE
A KEZDETEKTŐL 2019-IG



SOM KRISZTIÁN

A MAGYARORSZÁGI LÉGI
HATÁRFORGALOM ÉS ELLENŐRZÉSE

I. kötet
A kezdetektől 1989-ig

A magyarországi légi határforgalom és ellenőrzése

I. kötet A kezdetektől 1989-ig

Minden jog fenntartva! *All rights reserved!*
© SOM Krisztián 2020

A szerző ORCID azonosítója: 0000-0002-6993-2207

Az angol nyelvű összefoglalót („Summary”) EISRICH Zóra,
valamint VERECKEI Bálint segítségével SOM Krisztián fordította.
*The “Summary” was translated into English by Zóra EISRICH,
and Krisztián SOM with the help of Bálint VERECKEI.*

Készült 16 sorszámozott példányban, példányonként két kötetben.
Printed in 16 numbered copies, each copy has two volumes.

Copy number:  számú példány

SOM Krisztián kiadása
Budapest
2020

Tartalomjegyzék

I. kötet – A kezdetektől 1989-ig

Ajánlás	7
Előszó	9
A légi közlekedés korai története, valamint a magyarországi légi határforgalom és ellenőrzésének szabályozása, a kezdetektől 1918-ig	11
> A légi közlekedés és az államhatáron történő átrepülések története, a kezdetektől 1914. nyaráig	11
> Az osztrák-magyar hadüzenetet közvetlenül megelőző időszak, és az I. világháború kihatása a magyar polgári légi határforgalomra	27
A magyar légi határforgalom a két világháború között, 1918–1945	33
> Budapest nemzetközi repülőtereinek forgalma 1922-től, és a magyar légitársaságok megalakítása	41
> A budapest-mátyásfüldi nemzetközi repülőtér az 1920-as évek közepétől 1929-ig	59
> A budapest-mátyásfüldi nemzetközi repülőtér forgalma és a magyarországi légi határforgalom 1930-tól	67
> A budapesti („budaörsi”) nemzetközi repülőtér forgalma 1937-től 1939. augusztusáig	89
> A budapesti nemzetközi repülőtér forgalma a II. világháború éveiben, 1939. őszétől 1944-ig	102
A magyar légiközlekedés és ellenőrzésének újjászervezése, 1945–1956	121
> A magyarországi polgári légiforgalom újraindulása	123
> Az 1956. október 23-án kezdődött magyarországi forradalom hatása a ferihegyi repülőtér forgalmára	156
A budapesti repülőtér nemzetközi központtá fejlődése, 1956–1972	161
> Rendkívüli események Magyarországot érintő nemzetközi légi járatok esetében, 1957–1972	226
> Kormányzati és államfői légi utazások, az 1950-es évektől az 1980-as évekig	228
A budapesti repülőtér és légi kapcsolatainak bővülése és fejlesztése, 1973–1989	237
> A légi határforgalom ellenőrzése az új, Ferihegy 2 utasforgalmi épület megnyitását, 1985. őszét követően	275
> Rendkívüli események Magyarországot érintő nemzetközi légi járatok esetében, 1973–1989	293

II. kötet – 1990-től 2019-ig

A légi határforgalom a rendszerváltás utáni Magyarországon, 1990–2007	299
> A légi határforgalom ellenőrzése az új, Ferihegy 2B utasforgalmi épület megnyitását, 1998. őszét követően	344
> A légi közlekedés és a határforgalom-ellenőrzés változása Magyarországon Európai Unió tagyagából eredően, 2004-től	367
> Kormányzati utazások a rendszerváltást követően, 1990–2019	387

A légi határforgalom Magyarország schengeni tagságát követően, 2008-tól	393
> A magyar Határőrség és Rendőrség összevonása és annak hatása a légi határforgalmat ellenőrző helyi szervekre	393
> A Schengeni Térség részévé vált magyar repülőterek határforgalom-ellenőrzése, 2008 tavaszától	395
> A <i>MALÉV</i> üzemszerű működésének leállítását követően átalakult budapesti légi forgalom, és a 2012. utáni magyar légi határforgalom	414
> Rendkívüli események Magyarországot érintő nemzetközi légi járatok esetében, 1990–2019	454
> Úrutazások fejlődése a XXI. század elején	455
Utószó, a 2020. év első harmadának eseményei	457
> Előző évi járatbővítési és -nyitási tervek a 2020. év tavaszára és nyarára vonatkozóan	458
> Az új koronavírus hatása a magyarországi légi forgalomra	459
Summary, “Cross-border air traffic and its border control in Hungary, from the early periods until 2019”	473
> The history of aviation, and air traffic over the Hungarian borders and the regulations of its control from the early periods until 1918	473
> Air traffic and border control at the international airports of Budapest from 1918 until 1945	475
> Reorganisation of Hungarian air traffic and its control from 1945 until 1956	481
> Development of airport at Budapest into an international hub, 1956–1972	484
> The improvement and development of air connections of the Budapest airport, 1973–1989	489
> Air border traffic after the democratic transformation in Hungary, 1990–2007	492
> Air border traffic after Hungary became full member of Schengen area, since 2008	496
Mellékletek	501
Jegyzetekben alkalmazott rövidítések és forrásjegyzék	561
Szakkifejezések, fogalommagyarázatok	671
Vállalatok, szervezetek, intézmények, hatóságok és hivatalok rövidítései	673
Egyes magyarországi repülőterek mutatója	677
A budapesti központi repülőterek forgalmi adatai részletezésének mutatója	678
Köszönet	679

Gyermekeimnek

Ajánlás

A szerző két évtizede dolgozik a légi határforgalom-ellenőrzésben, ez idő alatt óriási tapasztalatra tett szert az úti okmányok ismeretének terén is, melyet számos tudományos cikkben, és tanulmányban osztott meg a téma iránt érdeklődőkkel. Most pedig a mindennapi munkája során őt körülvevő környezet, a légiforgalom, azon belül is a légi határok ellenőrzésének fejlődését veszi górcső alá, és ismerteti meg a Kedves Olvasóval.

Tanulmányok idehaza eleddig a magyar polgári repülés kialakulásával, és annak fejlődésével foglalkoztak behatóan, figyelmen kívül hagyva azt a tényt, hogy a ma már szerencsére oly általánossá vált nemzetközi légiforgalom elengedhetetlen feltétele az államhatár átlépése. A határok, azok őrzete kiemelten fontos egy állam léte, biztonsága, és működése szempontjából. Folyamatosan követni, ellenőrizni kell az ott áthaladó személyeket, javakat. Igaz ez a légi határookra is, annak ellenére, hogy itt nem találjuk meg a határ szemmel látható, ténylegesen átléphető, végigkövethető, hol képzeletbeli, hogy nagyon is érzékelhető vonalát. Az államhatár(ok) átlépése már a középkor óta szabályokhoz van kötve. Nincs ez másképp az azok felett légi úton történő áthaladásakor sem. De nem volt ez mindig így; hosszú út vezetett – időnként tiltásokon, korlátozásokon keresztül – odáig, hogy a schengeni övezet tagállamai közötti utazáskor úti okmány ellenőrzésre már nem kerül sor.

A könyv bemutatja, hogy a magyarországi polgári repülés fejlődésével párhuzamosan a folyamatosan növekvő nemzetközi légiforgalom hogyan tette szükségessé az egyre komplexebb ellenőrzés kialakítását. Ellenőrzés alatt itt elsősorban a személyforgalom (utasok és személyzet, valamint poggyászaik) vizsgálatát kell értenünk. Pontos képet nyújt a hazánk területét is érintő, valamint az innen kiinduló, és folyamatosan változó légi útvonalak fejlődéséről, alakulásáról, valamint az egyes időszakok gazdasági, politikai kihatásáról a légi személyszállításra. A korszakok részletes leírásánál azonban nem csak a magyarországi eseményeket ismerjük meg, hanem esetenként kitekintést kapunk külföldi repülőterek, légi közlekedési viszonyok alakulására is. Térképek és táblázatok teszik teljessé művet, elősegítve az adott korszak utazási lehetőségeinek és szokásainak megismerését. A polgári repülés hajnalától indulva, kontinenseken átívelő, és több napig tartó utazásokon, kormányzati/diplomáciai utakon át eljutunk a ma, pár órás városközi repülésig, eddig nem publikált érdekességeket, néha furcsaságokat ismerhetünk meg. Pontos képet alkothatunk a budapesti légikikötők, elsősorban hazánk legnagyobb, folyamatosan fejlődő ferihegyi (Liszt Ferenc) repülőtér kialakulásáról, fejlődéséről, mindennapjairól. Számos, mai szemmel már szokatlan, már-már furcsa, ám annak idején teljesen hétköznapi megoldást, eljárást fedezhetünk fel. Ez mellett a vidéki repülőtereknek a nemzetközi légi közlekedéshez kapcsolódó történetével is megismerkedik a Kedves Olvasó.

A könyv mindezekén túl tudományos alaposággal nyomon követi a magyarországi légi határforgalom-ellenőrzést végző szervek kialakulását, tagozódását, szervezeti felépítését, valamint munkájuk történetét, annak állandó részleteit, illetve az egyes időszakokhoz alkalmazkodó változását. Feltárja az egykori sor- és hivatásos állományú beosztottak mindennapi, mindenkor jól felkészült, magabiztos, szolgálatkész munkáját és annak körülményeit.

Jó szívvel ajánlom kedves kollégám legújabb művét mindazoknak, akik akár tudományos, akár csak ismeretterjesztő, tudást bővítő célból érdeklődik a repülés világának, és a hozzá szorosan kapcsolódó határforgalom-ellenőrzésnek története iránt.

Jó olvasást kívánok!

Gáspár László rendőr alezredes
a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság
Szakértői Alosztályának
korábbi vezetője

Előszó

E könyv megjelenésének éve, 2020. a légiközlekedés számos magyar vonatkozású eseményének kerek évfordulója. Így, száztíz éve emelkedett magasba először magyar építésű repülőgép, amely sikeres utat tett meg. Száz éve, 1920-ban alapították az első magyar légitársaságot, a rövid ideig működő *Magyar Aeroforgalmi Részvénytársaságot*. Ugyanígy, száz éve folyamatban volt az államosított magyarországi rendőrségek összevonása, a *Magyar Királyi Állami Rendőrség* felállítása, szervezése is. Nyolcvan éve hozták létre a *Magyar Királyi Csendőrség* légi szolgálatát. Hetven éve, 1950-ben nyitották meg a ferihegyi repülőteret, amely azóta is a magyar főváros egyedüli nemzetközi légi kikötője. Ugyanekkortól működnek ott a határforgalom ellenőrzésért felelős hatóságok is, a vámigazgatás és a határrendészet mindenkori szervei. Negyven éve repült az első magyar úrhajós, FARKAS Bertalan százados. Az évfordulók mellett, a 2020. év az európai légi közlekedés egyik mélypontját is jelenti, a sok halálos áldozatot követelő, úgynevezett új koronavírus (COVID-19) globális terjedése miatt.

A légi közlekedés óriási fejlődésen ment keresztül a távolsági kereskedelmi repülés száztíz éves fennállása óta. Az alacsony árfekvésű (más néven „diszkont”, vagy köznyelvi, megtévesztő elnevezéssel „fapados”) légitársaságok a 2010-es évek végén már akár ugyanakkora összegért kínáltak repülőjegyet Debrecenből, illetve Budapestről Londonba, mint amennyibe a másodosztályú vasúti jegy került Budapestről Sátoraljaújhelybe vagy Debrecenből Győrbe. Ugyanez történelmi összehasonlításban, a polgári légiközlekedés első virágkorában, 1939-ben egy Budapest–London egyirányú repülőjegy – az akkori árak alapján számolt mai érték szerint – napjainkban (2019.) 400 ezer forintba (1.200 euróba) került. Ma már ennek tizedéből akár oda-vissza útra megváltható az azonos viszonylatú légi menetjegy (vagy valamivel kevesebért, egy menettérti utat úgynevezett „bussines” osztályon). Szintén látványos a változás a repülőgépek utasbefogadó-képessége alapján is. Az 1939. év kora nyarának legforgalmasabb viszonylatában, Budapest és Bécs között közlekedő heti 37 repülőgép összesen legfeljebb 740–780 utast tudott szállítani irányonként a hét nap alatt. Nyolcvan év múltán, 2019. őszén, a Budapest és London között közlekedő heti 99 repülőgép akár 15.500 személy fuvarozását is biztosította (ami repülőgépenként hét és félszeres különbség).

E könyvem célja elsősorban a légijárművel külföldre utazó, illetve onnan érkező polgári személyek magyarországi határforgalom-ellenőrzésének bemutatása. Természetesen ez elválaszthatatlan a légi közlekedés és az útvonalak fejlődésével. Ebből kifolyólag nem is volt céлом a kettőt különválasztani, hiszen ahogyan egy-egy új járat nyitásával magyar repülőter más európai várossal szerzett légi kapcsolatot, úgy a határforgalmat ellenőrző személyek munkája is változott, s nem csak az utasok számának növekedése által, hanem az oda vagy onnan utazók állampolgársági összetétele folytán is. Így nem csak az új járatok indítását, de azok változásait is igyekeztem bemutatni. (Ahol külön nem került említésre, ott az útvonalak az ellenkező irányban, fordítottan is teljesítésre kerültek.) A könyv a magyar államhatár feletti polgári légi közlekedést tárgyalja, a katonai, illetve hadászati repülés ilyen irányú megközelítése csak az általam szükségesnek vélt mértékig kerül bemutatásra (például békeidőben légtérsértések, önkényes és jogellenes külföldre repülések).

Som Krisztián

A könyvben olvasható **utASForgalmi és más statisztikai adatok** eltérhetnek egyes nyilvántartások számaival. Ez abból ered, hogy többször változó szempontok szerint számolták, számították azokat. Leginkább szemléltető példa az, hogy az átszálló utasok (akik nem léptek be Magyarország területére, csak a tranzit területen várakoztak induló új járataikra) személyenként két főnek voltak rögzítve (egyszerre érkező és induló utasnak). A könyvben, ha külön nem került jelölésre, akkor a tényleges utasforgalomhoz vélhetően legközelebb álló számokat, hozzávetőleges adatokat igyekszem közölni.

A könyv „határforgalom ellenőrzés” fogalom keretében tárgyalja a személyek és úti okmányainak ellenőrzésén túl a vámhivatalok tevékenységét is, továbbá az ezekhez részben kapcsolódó – a csendőrség, majd a rendőrség és vámőrség által végzett – repülés- és utasbiztonsági vizsgálat szabályait is. E tárgykörbe tartozik még az állat- és növény-egészségügyi szolgálat repülőtéri tevékenysége is.

E könyvhöz „használati útmutatóként” szolgáljon itt néhány **tájékoztató**. A határforgalom-ellenőrzés és annak szervezeti és jogszabályi történetének ismertetése a bekezdés gerinc felőli éle mentén, egyenes vonallal került jelölésre. Az előbbi témához és egyúttal a légi közlekedés történetéhez egyaránt tartozó bekezdések szaggatott vonallal vannak megkülönböztetve.

Az **ismertetett légi járatok** esetében mindig az üzemeltető vállalat honossága szerinti állam irányából kiinduló útvonal kerül ismertetésre, a repülőgépek – ha másként nincs jelezve, akkor – az ellenkező irányú útvonalat is teljesítették.

A sok számadat miatt – eltérve a Magyar Tudományos Akadémia helyesírási szabályaitól – a toldalékolás nélküli évszámok után minden esetben pont írásjel látható, míg a négy vagy annál több számjegyű adatok pedig a hármas számcsoportok szerint, pont írásjellel tagozódnak.

A könnyebb keresés biztosítása végett a vállalatok, hatóságok és szervezeti egységek, valamint a repülőgépek típusnevei dőlt betűkkel, az adott személy anyanyelve szerint ismertetett családnevek, valamint a királyok uralkodói nevei „kis kapitális” betűkkel láthatóak. A településnevek a magyar helyesírásnak megfelelően láthatóak, azok a magyar nevükön, vagy ciril, görög, arab és egyéb betűkkel írottak egyébiránt fonetikus átírásban olvashatóak. Ez alól kivételt csak ott tett a szerző, ahol az angol is hivatalos nyelv, ez esetben angolul szerepelnek.

A lábjegyzetekben a forrás rövidített jelölése – a magyarázó és kiegészítő szövegtől történő jobb elkülöníthetősége érdekében – jobbra mutató, ék alakú jelet követően látható. A lábjegyzetek és forrásjelölések sorszámozása fejezetenként újratekve kerültek feltüntetésre. A gördülékenyebb olvasás céljából, a kiegészítő adatokat is tartalmazó lábjegyzetek számai a főszövegben vastagítottan kerültek kiemelésre.

A légi közlekedés korai története, valamint a magyarországi légi határforgalom és ellenőrzésének szabályozása, a kezdetektől 1918-ig

Az emberiségnek a repülés iránti ősi vágya már az ókorban olyan monda létrejöttét idézte elő, mint Daidalosz és Ikarosz – időszámításunk előtt VII–VI. század körül keletkezett – története. Bár a mai ismereteink szerint a repülés ott említett formában nem valósítható meg, mégis már e korai leírás egyúttal az államhatár átlépésének igényét és szándékát ismerteti. (Apa és fia a görög Minosz király birodalmából, Kréta szigetről kívánt légi úton elmenekülni.)¹

A későbbi évszázadok során többen is foglalkoztak az ember repülésének gyakorlati megvalósításával, azonban ezek még nem érték el a kitűzött célt. Az ember levegőbe emelkedéséhez az ipari forradalom kezdetéig, a XVIII. század utolsó harmadáig várni kellett.

A légi közlekedés és az államhatáron történő átrepülések története, a kezdetektől 1914. nyaráig

Európában – kínai eredményektől függetlenül – Bartolomeu LOURENÇO DE GUSMÃO pap és természettudós V. János portugál király és igen előkelő társasága előtt 1709. augusztus 8-án papírgömb alá erősített hőforrás segítségével, azt a magasba repítve mutatta be elsőként a hőléggömböt.² Azonban még több mint hét évtizednek kellett eltelnie ahhoz, hogy ember emelkedjen a magasba. Egy papírgyárban társtulajdonos Jacques-Étienne MONTGOLFIER – valószínűleg a portugál tudóstól függetlenül eredményre és sikerre jutva –, illetve a repülésre jelentkező fizikatanár Jean-François Pilâtre DE ROZIER első emberekként, külön-külön emelkedtek a levegőbe 1783. október 15-én, lehorgonyzott hőléggömbön (más elnevezéssel hőlégballonon). Ezt már 1783. november 21-én követte újabb úttörő repülés, amikor DE ROZIER az első utassal, François Laurent D'ARLANDES márki, gyalogsági őrnaggyal az első kötetlen repülést hajtott végre. Aznap délután 25 perc alatt 8 kilométert tettek meg Párizs déli határa felett: a Bois de Boulogneban álló La Muette kastélytól Croulebarbe malmáig. Jacques-Alexandre César CHARLES fizikaprofesszor az öt különleges alapanyaggal segítő Nicolas-Louis ROBERT iparos-vállalkozó társaságában még ugyanazon évben, 1783. december 1-jén felszállt hidrogénnel töltött gázgömbjével, s a párizsi Tulleriák kertjéből kiindulva két órán át, 35 kilométert repültek északnyugati irányba, Nésles la Vallée-ig.³

Közép- és Észak-Európa számos államában még az 1780-as években megtörténtek az első, emberrel végrehajtott ballonos repülések,⁴ azonban ez az esemény Magyaror-

¹ > SZÉKELY Zoltán ; TRENCSENYI-WALDAPFEL: 142–143. p.

² > GREGUSS: 76–77. p. ; MONDEY: 316. p.

Egyes kutatások szerint, Kínában már az i. sz. III. században ismerték, és katonai jelzések leadására használták a papírszákra függesztett mécseseket, azaz levegőbe emelkedő lámpásokat, amelyek az első hőléggömbök voltak.

³ > GREGUSS: 81–83. p. ; MONDEY: 316–317. p.

⁴ > { Nemzetközi kitekintés. } Az osztrák országokban és tartományokban már 1784. nyarán megtörtént az emberrel végrehajtott első léggömbös repülés. Johann Georg STUWER tűzijáték-mester saját készítésű, kötött hőlégballonjával annak fia, Johann Caspar STUWER és Daniel HACKENMÜLLER építész, valamint két segítőjük, Michael SCHMATZ és Johann HILLER július 6-án emelkedett a magasba, a Bécs keleti határában lévő Práterben (ezt a következő hetekben több alkalom is követte). J. G. STUWER és fia hajtott végre Ausztriában az első szabad repülést, augusztus 2-án, miután léggömbjük elszabadult, s a szél néhány kilométerre elsodorta őket. Finnországban és Svédországban, amelynek előbbi akkor része volt, 1784. augusztus 29-én, a finnországi Oulu / Uleåborg városánál emelkedett magasba először ember hőléggömbbel, Johan E. JULIN gyógyszerész személyében. A svéd fővárosban, Stockholmban egy hónappal ezután történt hasonló esemény. A Lengyel Királyságban az első repülést 1789. május 10-én hajtották végre. Aznap a francia

szágon még bő negyed századot váratott magára. (Már 1794. június 26-án megtörtént a léggömb első hadászati alkalmazása: a francia hadsereg Dél- vagy más néven Osztrák-Németalföldön, a Fleurus melletti ütközetben használta azt megfigyelésre. Azonban a hőlégballon első harci bevetésére majd csak 1849. augusztusában került sor: akkor az osztrák haderő hőlégballonokról gyújtóbombákat dobott le az ostromlott Velencére.⁵) A kezdeti időszakban kizárólagos repülő eszközként használható hőléggömbök és gázballonok a természet elemeinek meglehetősen kiszolgáltatott repülőeszközök voltak, vezetőik csak a magasságot tudták szabályozni, a repülési irányt nem (ez ugyanis kizárólag a repüléshez a kedvező szélirány kiváráásával történhetett). Ebből adódóan a leszállás helye gyakorta nem az előre tervezett, vagy inkább remélt helyszínen történt, többször az utazás kényszerű megszakítása miatt is.

Az előre tervezett és végrehajtott, **államhatár felett történt első átrepülést** – amely esetben a kiindulási, és a célország nem volt azonos – 1785. január 7-e reggelén, a La Manche-csatorna feletti légtérben hajtották végre. A francia Jean-Pierre BLANCHARD és az amerikai dr. John JEFFRIES az angliai Kent grófságbeli Doverből a franciaországi Guînes határában lévő Forêt de Felmores területéig (Calais-tól 10 km-re délre) repült hőléggömbjével; a közel 60 km-es távolságot két és fél óra alatt tették meg.⁶ Az államhatárokon történő tervezett átrepülés ezt követően még nagyon sokáig esetleges és rendkívül ritka volt.

Az **első sikeres magyarországi repülést léggömbbel, kosarában emberrel** 1811. június 3-a kora estjén hajtották végre. Aznap, a bécsi Johann G. MÄNNER (esetenként MENNER) doktor és munkatársa, a szlovén Mathias Gregor KRAŠKOVIČ (korabeli magyar átírással KRASKOWITZ) a Pest határához közel fekvő Városerdőben (amelyet ma Városligetnek neveznek) emelkedett fel közönsége előtt, hidrogénnel töltött ballonjával. A két orvos magyarországi első útján kelet-északkelet irányába egészen a Gyöngyös határában fekvő Gencspusztáig repült (megközelítőleg 70 km-t), ahol gond nélkül ért földet. (Három nappal később MÄNNER és KRAŠKOVIČ már Pozsonyban, lehorogonyzott léggömbjével emelkedett fel.) A következő távolsági repülésre 1811. szeptember 15-e késő délutánján került sor. Akkor, KRAŠKOVIČ doktor Pozsonyból egyedül emelkedett fel, s délnyugat felé vitte a széljárás, majd egy órával később a Fertő-tó térségében szállt le; e táv megközelítőleg a fele volt a júniusi repülésnek. (Pest-Buda fölé 1812. február 20-án emelkedett ismételten KRAŠKOVIČ.)⁷ Azonban a Kárpát-medencében ezt követően még 35 évnek kellett eltelni a következő, újdonságnak számító fel-szállásig.

Az első olyan, államhatárokon történő átrepülést, amely során a légi jármű nem szállt le útba ejtett országban, 1836. november 7-én kora délután kezdte meg három brit férfi. A London déli részében lévő Vauxhall Gardens-ből kiinduló Charles GREENT – az akkor már ismert léggömbvezetőt – és utastársait, Robert HOLLOND parlamenti képviselőt és Thomas MONCK MASONt kelet-délkelet felé sodorta a szél. Aznap késő délután elhaladtak Dover felett, s változatlan széljárás mellett repültek tovább a leszálló estében, a franciaországi Calais légtérben is. Éjszaka megszakítás nélkül átrepültek

Jean-Pierre BLANCHARD Varsóban emelkedett fel hőléggömbjével, repülése háromnegyed órán át tartott akkor. (Az első lengyel személy Jan POTOCKI gróf, író és utazó volt, aki négy nappal később, május 14-én BLANCHARD társaságában repült közel egy órát.) BLANCHARD, európai körútja során, több országban is első emberként emelkedett a magasba.

⁵ ORŁOWSKI: 122. p.; Ötven év.; STUWER; [Szerkesztőségi közlemény: 1784.07.07.]

⁵ MONDEY: 456. p.; PATURI: 239. p.; SZÉKELY Zoltán

⁶ MONDEY: 318–319. p.

A léggömb két utasáról később Guînes településen egy-egy utcát neveztek el, amely máig viseli nevüket.

⁷ GREGUSS: 167. p.; JUŽNÍČ; VAJDA

Belgiumon, amely során, nem sokkal éjfél előtt látták a kelet-belgiumi Liège gyárainak fényeit is. Már másnap volt, amikor légijárművük beúszott Poroszország Rajna-menti tartománya fölé. A napfelkeltét követően, elhaladtak az általuk beazonosítani nem tudott Rajna folyó felett, s reggeli fél nyolckor, az utazás 18. órájában leszálltak. Hamarosan a brit utazók megtudták, hogy a Nassaui Hercegség Weilburg városában (Frankfurt am Main-tól északnyugatra) értek földet, 720 km-re a brit fővárostól.⁸ Ezzel három ország felett is átrepültek úgy, hogy a helyi hatóságok a léggömbön tartózkodók személyazonosságát nem ismerték, vagy nem ismerhették meg. (Igaz, Poroszország és Nassau akkor már egyaránt a német Vámszövetség [Zollverein] tagja volt, ezáltal az egymás közötti utasforgalomban nem volt határforgalom-ellenőrzés.) GREEN bízva, hogy majd nagy távolságot tudnak repülve megtenni, az utazáshoz magával vitte az előzőleg megszerzett, Európa valamennyi államába érvényes útlevélét.⁹

A XIX. század során, a HABSBURGOK igazgatása alatt álló országok valamennyi nem-közös határszakaszán nem csak útlevél-, hanem láttamozási (vízum) kényszer is fennállt. Az 1848. utáni, központosított császári hatalom enyhülési folyamatainak köszönhetően, 1865. november 14-én megszüntetésre került a birodalom nyugati, külső határain és a tengeri kikötőkben az útlevél-kötelezettség és az úti okmányok ellenőrzése is.¹⁰ Azonban azt az orosz, román és szerb viszonylatokban továbbra is fenntartották. A rendelet ellenben nem érintette az útlevél-mentes szakaszokon végzett vámellenőrzést, amely – a liechtensteinit kivéve – továbbra is mindenhol végrehajtásra került.¹¹ (Liechtenstein ekkor már vámszövetségben állt az osztrák állammal.) Az 1867. májusában létrejött Osztrák-Magyar Monarchia tagállamainak közös („belső”) határain nem volt határforgalom-ellenőrzés. Azonban ott, majd az 1890-es évektől kezdődött meg a Magyarországról kivándorlók, illetve az ilyen gyanú alá eső személyek ellenőrzése, arra vonatkozóan, hogy rendelkeznek-e – a csak rájuk nézve kötelező – útlevéllel. A Monarchia Magyarországnak az osztrák örökös tartományokkal, illetve Boszniával nem közös („külső”) határszakaszain továbbra is útlevél-kötelezettség állt fenn. Ennek ellenőrzése, és a vámvizsgálat végrehajtása érdekében az államhatárt – szárazföldi és folyami viszonylatokban – csak a kijelölt határátkelőhelyeken lehetett átlépni mind Szerbia, mind Románia irányába / irányából. (Azonban Szerbia viszonylatába, magyar miniszterelnöki rendeletek alapján majd 1910. októbere és 1912. novembere között nem állt fenn útlevél-kötelezettség.) A magyar tengeri kikötőkben, így a jelentősebb nemzetközi kapcsolatokkal is rendelkező Fiumében nem volt útlevél-vizsgálat, függetlenül a hajók által érintett kikötőktől és végcéljuktól (később is csak a kivándorló magyar állampolgárokat ellenőrizték).¹²

Az állam joga a területe feletti légtérre már az ember által történő első igazolt repülés megtörténte előtt megfogalmazásra került. A poroszországi Johannes Stephanus DANCKO még 1687-ben ismertette azon értelmezését és állásfoglalását, amely szerint az államfő jogai kiterjednek az említett térségre is. (Megfogalmazása szerint, ezáltal uralkodói engedélyhez kötött nem csak a madarak vadászata, de még a szél hajtotta malmok üzemeltetése, vagy tűzijáték fellövése is). Azonban az elméleti megközelítést közel két évszázadig nem ültették át nemzeti jogba.¹³ Az államterület feletti légi tér XIX. századi jogi megközelítésekor elsősorban, a már kialakult tengerjoggal voltak

⁸ > GREGUSS: 169–171. p. ; MARION: 156–161. p.

⁹ > MARION: 157. p.

¹⁰ > 116/1865. osztr. cs. r.

¹¹ > SOM: *A magyar úti okmányok, 1848–2012.*: 55–57. p.

¹² > 38.000/1913. BM. kr. Melléklet 15. §

¹³ > MILDE: 6. p.

párhuzamot. A magyarországi jogszabályok sokáig nem tárgyalták külön a légi úton az országba be- vagy kiutazók határátlépésének feltételeit, igaz, ez a mód eleve rendkívül ritka volt. Akárcsak Magyarország, a legtöbb állam a XIX. század végéig – a saját jogrendje, -gyakorlata alapján – a nyílt (nemzetközi) vizekkel, vagy ekkor még ritkább esetben, a parti tengerrel azonos tekintetben kezelte az államterülete feletti légtér polgári célú igénybevételét. A légtér területi felségjoga a századfordulót megelőző évekig az államközi kapcsolatokban elsősorban elvi síkon volt tárgyalva.¹⁴ Ebből eredően a magyar államhatár felett átrepülő személyekkel szemben is a tengeri határokon be- és kiutazókra vonatkozó szabályok voltak alkalmazandóak, azaz az esetükben, 1865. végét követően útlevél-kötelezettséget, illetve -ellenőrzést nem tartottak fenn.

A XIX. század közepétől távolsági utazásra – a cél biztos, és tervezett időre történő elérése végett – szárazföldön már a vasutat, míg tengeren természetesen továbbra is a hajót vették igénybe. E két járműfajta erőteljes fejlődése következtében az utazásra fordítandó idő folyamatosan csökkent; a század végére a mozdonyok akár 100 km/óra sebességgel is húzhatták a csatolt szerelvényt. A gáz- és hőlégballonokat még a XIX. század utolsó évtizedében is elsősorban kedvtelési és – főként kikötött változataikat – katonai célokra alkalmazták; távolsági utazáshoz továbbra sem vették igénybe, hiszen útiránya nehezen volt érdemben befolyásolható, s széliránytól eltérően eleve nem volt lehetséges a közlekedése. Azonban a kísérletek továbbra is folytak az irányítható ballonok kifejlesztésére.

Az első személy, aki kifejezetten légi úton kívánt külföldről Magyarországra utazni, a magyar BATTYÁNY Elemér gróf és a francia Claude-Jules DURUOF volt. A két férfinak 1876. augusztus 29-én, Párizsból léggömbbel indult légi utazása a kedvezőtlen felhő- és szélviszonyok miatt még Közép-Franciaországban, egy sikeresen végződő kényszerleszállással véget ért.¹⁵ (A magyar főnemes hagyományos közlekedési módon érkezett haza.) A **magyar államhatár felett átrepülő első személyek 1881. október 11-én** este 7 órakor szálltak fel Bécsből, a „Nouveau Monde” nevű léggömbbel. A légijármű kosarában utazókat, a tulajdonos Eugène GODARDot¹⁶ és két utasát, Caroline MURAU írónőt és Heinrich LIECHTENSTEIN herceget dél irányába vitte a szél. A sötétben hamarosan Lajtapordány / Leithaprodersdorf térségében átrepülték a Lajta folyót, s ezzel már Magyarország feletti légtérben folytatták útjukat; idővel elhagyták Sopront is. Végül késő esete, valamivel 10 óra után a léggömb süllyedni kezdett, majd a felszállás óta közel 100 km megtételét követően, a Vas vármegyei Meszlen falu térségében

¹⁴ DIEDERIKS-VERSCHOOR: 1–2. p. ; BOKORNÉ SZEGŐ: 169–171. p. ; SÁNDORFI: 8–10. p. ; SZÉKELY Zoltán

¹⁵ BATTYÁNY Elemér gróf, az akkor már híres Claude-Jules DURUOF (esetenként DUROUF) francia léghajós társaságában, utóbbi „Tricolore” nevű léggömbjén 1876. augusztus 29-én délből indult el Párizs La Vilette negyedéből. Azonban a felszállás követően mind zártabb lett a felhőréteg, s a szél iránya is többször jelentősen megváltozott (egyik esetben, rövid időn belül 120 fokot is fordulva). Végül útjukat 3 óra 25 perc múlva megszakítani voltak kénytelenek. A leszállást még nagyon erős szél is nehezítette, de azt sikeresen végrehajtották Chevreu község határában, Provins városától észak-északnyugatra. A repült idő alatt megközelítőleg 150 km-t tettek meg az utazók, de szélirány váltakozása miatt, kiindulási helyüktől légvonalban csak 62 km távolságra jutottak. (A francia DURUOF Párizs 1870. évi porosz-német ostromakor, azév szeptember végén léggömbjén elsőként juttatott ki postaküldeményeket a körbezárt városból, francia ellenőrzés alatt álló területre.)

↳ Le voyage aérien. ; Gróf Batthyány Elemér és társa léghajózásáról...

A közel egy évszázaddal később, CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER szerzőhármass által kiadott „A magyar repülés története” című munkában (15. oldal) tévesen szerepel az 1875-ös dátum, a francia léghajós neve és az utazás végcélja is. (Az 1875. évi jelentősebb magyarországi lapok – *Budapesti Közlöny, Fővárosi Lapok, Pester Lloyd, Természettudományi Közlöny, Vadász- és Versenylap, Vasárnapi Újság* –, amelyek a légi közlekedésnek is jelentős figyelmet fordítottak, BATTYÁNY Elemér 1874–1875. évi, Föld körüli utazása és Magyarországra hazatérése kapcsán több körülményt is megemlítettek, azonban nem utaltak légi utazásra.)

¹⁶ Eugène GODARD 1881. augusztus végétől, egyes napokon felszállásokat hajtott végre Bécsből. (Léghajóját a korabeli német nyelvű források „Neuen Welt” néven említik.) Azonban az október 11-i repüléséig általában Bécsen kívülre repülve, de viszonylag rövid távot tett meg utasaival.

(Szombathelytől északkeletre) szállt le a három utazó. (Útjuk háromnegyedét magyar területek felett tették meg.)¹⁷ (Ausztria és Magyarország azokban az évtizedekben vámszövetségben állt, s közös határaikon úti okmány ellenőrzést nem végeztek.)

Az irányítható ballonok megépítése a XIX. század utolsó negyedében már megvalósíthatónak látszott, részben a gépi meghajtás területén bekövetkezett eredményes fejlesztéseknek köszönhetően. Elsőként 1884. augusztus 9-e délutánján, a francia Charles RENARD ezredes és Arthur Constantin KREBS mérnök honfitársa által épített, *La France* nevű, szivar alakú, puhatestű, gázzal töltött katonai léggömbnek sikerült szélben is irányított repülést elérnie, villanymotorja segítségével. A Párizs délnyugati határában, Chalais-Meudon gyakorlótér térségében végrehajtott, majd megismételt repülések során bebizonyosodott, hogy a kormányozhatóság megoldható a megfelelő alakú és meghajtású ballonokkal.¹⁸ Azonban az ilyen repülőeszközök – hiába a fejlesztéseknek – mégsem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, merev szerkezet híján korlátozottak voltak a lehetőségek.

Az osztrák-magyar közös haderő kötelékében 1893. nyarán került felállításra léggömbös felderítő alakulat, a „*Császári és Királyi Légjáró Csapat*”, németül: „*Kaiserlich und Königlich Luftfahrtruppe*”. E szervezet járműparkját 1909-ig csak nem-irányítható ballonok alkották.¹⁹ A közös hadsereg katonái Magyarország több pontján is végeztek repüléseket az évek során, döntően hadgyakorlatok alkalmával. Hazánkban, széles közönség részére a repülés élménye először a budapesti 1896. évi ezredéves kiállítás ideje alatt volt elérhető. Akkor a francia Louis GODARD kapitány 12–14 személyes, hidrogénnel töltött gázballonja az Andrássy út végén volt lehorgonyozva. GODARD a fél év során, sok száz felszállás alkalmával, valamivel több mint 7 ezer személyt vitt fel a magasba. Eseti alkalommal kötetlen repülést is végzett utasai társaságában, a léggömbjének augusztus elejei, viharban történt megsemmisüléséig. A kiállításon részt vevő osztrák-magyar haderő a – GODARDÉnál kisebb – ballonjával szintén magasba vitte látogatói egy részét.²⁰

A magyarországi útlevél-ellenőrzés országos, egységes szabályozását első alkalommal 1898. december 9-én írta le a magyar belügyminiszter rendelete. Azonban ez szinte kizárólag az adatkezelés és -gyűjtés szempontjából rögzíti a követendő teendő-

¹⁷ > Godard letzte Fahrt. ; In der gestern erschienenen...

Egyes magyar és német nyelvű források a leszállás helyeként Mosonmagyaróvárt említik, tévesen. Azonban már az első, LIECHTENSTEIN hercegtől eredő beszámoló is Szombathelyet és a közeli Acsárd falu vasútállomását említik. Így vélhetően egy német nyelvű, tévedésen alapuló tudósítást vett át a magyar „*Fővárosi Lapok*” is ([A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Godard léghajós kedden szállt fel Bécsben... *Fővárosi Lapok*, XVIII. évf. (1881) 234. sz. (október 14.) 1387. p.).

A következő, szintén nagy távolságot Magyarország felett megtett utazók 1902. január 9-én reggel, Bécsből indultak útnak. Azonban az az utazás, az utazók személye miatt elsősorban katonáinak tekinthető. Aznap HABSBURG-LOTHARINGAI Lipót Szalvátor főherceg és altábornagy két neves tiszt, HINTERSTOISSER százados, a *Császári és Királyi Légjáró Csapat* parancsnoka és RESPALDIZA Alfonz fregattkapitány társaságában, délkelet felé repült léggömbjükkel. Hamarosan Sopron vármegye térségében léptek magyar légterbe, majd kora délután szálltak le a Pécstől 17 km-re délnyugatra fekvő, Rádfapuszta határában. A 280 km körüli távolságot 5 óra alatt tették meg. (Rádfapuszta a szentlőrinci járásban lévő Baksa településtől kissé délre terült el.)

> Léghajósok útja.

¹⁸ > GREGUSS: 320. p. ; MONDEY: 325. p.

¹⁹ > SZABÓ Béla

A Veszprém vármegyei Hajmáskér laktanyájánál már 1910-ben egy nagy méretű, fa hangár (korabeli elnevezéssel „léghajó csarnok”) szolgálta a *Császári és Királyi Légjáró Csapat* igényeit. Ez téglalapra épült, s falához illesztve több oldalsó műhelyt is kialakítottak, továbbá a legalább két nagy kapuja felett padlásterem volt.

> [VIDAMON János 1910-ben, Hajmáskéren kiadott színezett képes levelezőlapja alapján.]

²⁰ > Képek a kiállításból. ; SZÚDY ; VAJDA

Louis GODARD korabeli hirdetése egy korona részvételi díjért ajánlotta az 500 méter magasságig repülés lehetőségét (reggeltől estig üzemben), amely összeg 2–3 órányi munkás-munkabért tett ki.

ket, és még nem ismerteti a légijárművel közlekedők ellenőrzését.²¹ (A határrendészeti szabályok tekintetében külföldi személynek minősült minden nem-magyar állampolgár. Ebből kifolyólag külföldiek voltak az osztrák honosok is, annak ellenére, hogy perszonálunió és államszövetség állt fenn, és közös minisztériumok irányították az osztrák Birodalmi Tanácsban képviselt királyságok és országok [összefoglaló néven: Ausztria] valamint a Magyar Királyság közös ügyeit.)

Magyar jogszabály első alkalommal 1899. legelején szabályozta a légi úton történő határátlépést. Ennek tartalmából következik, hogy hazánkban ekkor már a Magyarország feletti légtér az államterület részének tekintették, de a parti tengerek igénybevételének engedményeit is alkalmazták. A katonák (szárazföldi, vízi) határátlépése a korszakban a polgári személyek külföldre utazásánál szigorúbb szabályok által, de engedélyezve volt.²² Ez eredményezte azt, hogy szükségessé vált az egymással szövetséges Németország és Ausztria-Magyarország között, a polgári légi forgalomnál meglévő szabadságot részlegesen a katonai repülés során is alkalmazzák. A magyar belügyminiszter – igazodva az osztrák-magyar-német megállapodáshoz – az 1899. január közepétől életbe lépő rendeletével lehetővé tette, hogy az osztrák és magyar, valamint a német katonák, katonai hőléggömbbel vagy gázballonnal a magyar államhatárt átrepüljék abból a célból is, hogy Magyarországon, illetve a másik fél területén leszálljanak, és ott tartózkodjanak. (A jogszabály „légihajó”-t említ, azonban néhány év múlva e megnevezés alatt majd elsősorban a levegőnél könnyebb, gépi meghajtású repülő eszközöket fogják érteni. Ekkor ez még általános elnevezése volt a levegőben közlekedő lebegő eszközöknek is.) A katonai ballonokon utazó minden személynek rendelkeznie kellett a felettes parancsnoksága által kiállított, személyazonosításra is alkalmas okmánnyal. A határátrepülést követően, Magyarország területén végrehajtott minden leszállást be kellett jelenteni a területileg illetékes előjáróságon. A felek katonái a másik ország területéről fényképfelvételt nem készíthettek, postagalambot a másik légtérből nem indíthattak.²³ Az egyik első olyan esetre, amikor ezen egyezményt kihasználva, német katonák légi úton érkeztek Magyarországra, 1902. szeptember elején került sor. Akkor, a Berlinből felszállt három német tiszt, 7 és fél óra alatt 650 kilométer megtételét követően, a Vas vármegyei Gyanafalván (Jennersdorf) mellett szállt le, amely a második-harmadik magyar település volt Ausztria felől. (Haza majd vasúton, Grazon keresztül utaztak.)²⁴

Az első egységes, nemzetközi hadászati légi szabályozás 1899. július 29-én, Hágában került aláírásra, köztük számos, Európán kívüli állam részéről is. Azonban az csak az aláíró felek léggömbjeiről és légijárműveiről történő robbanóeszközök ledobását és lövedékek kilövését tiltotta meg az egymás közötti háború esetére, öt év időszak erejéig. A legtöbb akkori nagyhatalom – köztük az Osztrák-Magyar Monarchia, Orosz-, Német- és Franciaország is – alkalmazta az egyezményt.²⁵ Ennek megújítására – immár időhatár nélkül – majd ismét a holland fővárosban, 1907. októberében került sor, azonban a korábban aláíró nagyhatalmak egy része már távol maradt, s alkalmazá-

²¹ › 117.121/1898. BM. r.

²² A majd 1905-ben kiadott belügyminiszteri rendelet utasítás melléklete ezt részletesen ismertette. Állampolgárságtól és állomány-besorolástól függetlenül, egyenruhában csak azok a külföldi katonaszemélyek léphettek át a magyar államhatárt és tartózkodhattak Magyarországon, akik úti okmánnyal rendelkeztek és annak hatósági záradéka, a kiállító hatóság részéről (!) engedélyezte az egyenruha viselését.

› 91.000/1905. BM. kr. Utasítás a „határrendőrségről” szóló 1903. VIII. t.-c. végrehajtása tárgyában. 15. §

²³ › 133.285/1899. BM. kr.

²⁴ › Német katonai légihajó magyar földön.

²⁵ › SCOTT: 152–153. p. ; Web: <https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/002421.html> (megtekintve: 2016.05.13., 22:00)

sa is kisebb súlyban valósult meg. Így bár Ausztria-Magyarország képviselője kézjegyével ellátta az új megállapodást, azonban az ott már nem lépett életbe, s többek között Orosz-, Német- és Franciaország már részt sem vett az aláíráson.²⁶

A német Ferdinand VON ZEPPELIN gróf, korábbi lovassági tiszt 1898-ban megvásárolta a keszthelyi SCHWARZ Dávid örököseitől a merevvázás léghajója műszaki újításának szabadalmi jogát. A VON ZEPPELIN által továbbfejlesztett és módosított elképzelése alapján megépült léghajó, a *Luftschiff Zeppelin 1* (rövidítve: LZ1) első útján, 1900. július 2-án öt fő személyzettel repült. Bár a próbaútja nem volt kifejezetten sikeres, mégis megnyitotta a későbbi, nagy befogadóképességű léghajók építésének lehetőségét.²⁷

Levegőnél nehezebb motoros légijármű első sikeres repülését az amerikai WRIGHT testvérek repülőgépe hajtotta végre. Orville WRIGHT 1903. december 17-én elsőként emelkedett a magasba, s bár mindössze 36 métert megtéve 12 másodpercet töltött a levegőben, mégis igazolta az ilyen repülő eszközök létjogosultságát. (Még aznap sikerült nekik 59 másodperc alatt 260 méter távolságot repülni.)²⁸ A repülés e területen, rövid időn belül hatalmas lendületet kapott, világszerte sokan próbálták az amerikai testvérpár sikereit megismételni, vagy túlszárnyalni. Hamarosan újabb, és újabb távolsági és magassági csúcok születtek.

Az első sikeres, nagyobb számú utas befogadására képes léghajót szintén VON ZEPPELIN gróf építette. Az LZ3 már az első útján, 1906. október 9-én 2 fős személyzettel 9 utast vitt a Bodén-tó feletti kétórás, 84 kilométeres próbaútjára. A következő év során már számos repülést hajtottak végre vele, alkalmanként több utast is szállítva.²⁹

Közép-Európában a csekély légi közlekedésnek általában – részben a már ismertett szempontokból kifolyólag – nem volt célja az államhatáron át történő utazás, bár elvétve előfordult. Az 1903. évi, határrendőrség felállításáról szóló magyar törvénynek – az új hatóság tevékenységét és feladatellátását meghatározó – végrehajtási rendelete már általánosan szabályozta az államhatárt légi úton átrepülő személyekkel szemben követendő eljárást. Az 1906. január 15-én életbe lépő belügyminiszteri körrendelet mellékleteként megjelenő **magyar határrendőri utasítás** rendelkezett a „léghajóval” (itt már értendő ez alatt a léggömb és a levegőnél könnyebb, kormányozható motoros légijármű egyaránt) külföldről belépő polgári személyek ellenőrzésének céljáról és módjáról is. (Az alig két éve megvalósult, levegőnél nehezebb szerkezet motoros repülése, akkor még kis távolságra és még csak kísérleti jelleggel fordult elő.) A jogszabály a légi forgalom részére nem jelölt ki határátlépési helyeket, és nem tiltotta egyes légterek használatát sem. Nem változott az a körülmény sem, hogy a Románia vagy Szerbia viszonylatában átlépőknek, állampolgárságtól függetlenül rendelkeznie kellett útlevéllel. Ellenben a polgári légijárművel külföldről Magyarországra érkezőket csak az esetleges leszállásukkor kellett megfigyelni, de igazoltatásuk általánosságban nem volt kötelező. Azonban a hatósági személyeknek körültekintőnek kellett lenniük az előforduló kémkedés miatt, így a légi utazók ellenőrzésének elsődleges célja ennek megakadályozása volt. Kiutazókra és kirepülésekre vonatkozó utasítás nem volt.³⁰

²⁶ > SCOTT: 524–527. p. ; Web: <https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/003329.html> (megtekintve: 2016.05.13. 21:30)

²⁷ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 18. p. ; KOVÁCS Adrienn

²⁸ > MONDAY: 48–49. p. ; SZABÓ Attila: Száz éves a motoros repülés...

²⁹ > KOVÁCS Adrienn

³⁰ > 91.000/1905. BM. kr. Utasítás a „határrendőrségről” szóló 1903. VIII. t.-c. végrehajtása tárgyában. 5. § ; 38.000/1913. BM. kr. Melléklet 5. §

Repülőgéppel államhatár felett első alkalommal a francia Louis BLÉRIOT repült át. Ő *Blériot XI* típusú légijárművével 1909. július 25-én reggelén, a franciaországi Sangatte falu keleti határából (Calais-tól 5–6 km-re nyugatra, a tengerpartról) emelkedett fel, majd 37 perccel később az angliai Dover kastélyának parkjában szállt le.³¹ (Ezekben az években útlevíkényszer a két ország között már három évtizede nem állt fenn.³²) Az ezt követő időszakban több híresebb határ-átrepülés is történt, jellemzően egy–egy versenyhez, kitűzött díj elnyeréséhez kötődően.³³

Az **első polgári, több ország felett, leszállás nélkül megtett távolsági repülés Magyarországra** Svájc felől történt meg. A Zürich mellől, 1909. október 3-án indult a 4. „Gordon Bennett Kupa” nemzetközi légballoon-versenyt viszonylag kedvezőtlen időjárás közepette rendeztek meg. Az egyik résztvevő francia páros, Alfred LEBLANC és Jacques DELEBEQUE Árva vármegye felett földközébe ereszkedett október 4-e kora délutánján. Az erős szél miatt a két férfi Zazriva falu határában (Alsókubintól északnyugatra) kiugrott a léggömb kosarából, amely ezáltal hirtelen a magasba emelkedett, miközben kiszóródtak belőle a rögzítetlen tárgyak. Az „Ile de France” nevű légijárművet később Zakopane körzetében találták meg a földön heverve. (A közel 820 km-es távolsággal a két versenyző a második helyen végzett.) Ugyanennek a megmérettetésnek egyik német versenyzőpárosa, Paul MECKEL és W. MULCH „Busley” nevű léggömbjén, szintén október 4-e délutánjáig, a Trencsén vármegyei Láz községig (a magyar-osztrák határ magyar oldaláig) repült.³⁴ (II./A sz. melléklet) Ezeket, ismét versenyhez kapcsolódva, már két év múlva újabb berepülés és leszállás követte.³⁵

Magyarországon az első, levegőnél nehezebb motoros légijárművel, azaz repülőgéppel történt repülésre 1909. őszén került sor. Az év október 17-én, vasárnap délután, Louis BLÉRIOT – a híres repülését követően kevesebb, mint három hónappal – Budapest akkori határában, az Üllői út déli oldalán, a vasúti fővonal töltésén kívül elterülő, gyalogsági gyakorlótéren sikeres felszállásokat mutatott be közel 200 ezer fős közönség előtt.³⁶ Megelőzve ezzel az akkor kísérletezni kezdő magyarokat.

A magyar főváros, és **Magyarország első részlegesen nyilvános állandó repülőterét** a Rákosfalva déli határában fekvő lovassági gyakorlótéren, az úgynevezett Rákosmezőn alakították ki 1909. végén. (I./A sz. melléklet) A repülést szolgáló épüle-

³¹ > MONDEY: 53., 424–425. p.

Bár e repülés tervezettnél korábbi, doveri leszállása műszaki hiba miatt következett be, azonban a két ország közötti, a La Manche-csatorna feletti repülést teljes mértékben megvalósította. Ezzel BLÉRIOT elnyerte az e teljesítményt elsőként elérőnek járó 1.000 font díjat.

³² > SOM: *A magyar úti okmányok, 1848–2012.*: 56. p.

³³ > MONDEY: 427. p.

³⁴ > FRIED ; *MTI* közlemény 1909.11.15.

³⁵ Az igen erős nyugati szeleket kihasználva, 1911. november 6-án DE FRANCIA és DESTREICHER a Párizstól nyugatra fekvő Saint-Cloud-ból szállt fel a „La Mouche II” nevű léggömbön. Nagy sebességgel kelet felé haladtak, majd 24 óra múlva az Ung vármegyei Kereszt település határában szálltak le. A közel 1.500 km-es táv leszállás nélküli megtétele kiemelkedő teljesítmény volt abban az időben; a két férfi célja a „Lahm-kupa” elnyerése volt.

> Balloon records broken.

³⁶ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 21. p. ; SZABÓ Attila: Az első nemzetközi repülőverseny Budapesten. ; SZÜCS József

A később Kistrákosnak is nevezett terület a mai budapesti Pöttyös utca metrómegállónál, az Üllői út déli oldala mentén húzódott.

Az akkor 200 ezer főre becsült közönség az akkori Budapest lakosságának közel egyötöde volt. Akik a leszállómező széléről kívánták megtekinteni az eseményt, annak belépőjegyet kellett váltania, amely legolcsóbb változata egy korona volt.

BLÉRIOT magyarországi bemutatóját éppen csak egy évvel előzte meg az első, repülőgéppel végrehajtott repülés az Egyesült Királyságban, s kevesebb, mint három hónappal a budapesti előtt került sor az első oroszországi és svédországi. Románia légterében az első, levegőnél nehezebb járművel végrehajtott repülésre két héttel a budapesti eseményt követően, 1909. október 30-án került sor, szintén BLÉRIOT által.

> MONDEY: 456–457. p.

teket (korabeli megnevezésén az „aviatikai telep”-et) annak délnyugati sarkában, a Fehér út délkelet felé futó szakasza mentén építették fel.³⁷ Mivel a terület elsősorban katonai használatban volt, ezért a honvédelmi miniszter a repüléseket csak a reggeli és a késő délutáni órákban engedélyezte. 1909. végétől nagy lendületet kapott magyar repülés, s már az év utolsó hónapjaiban fejlődésnek indult a telep, amely a következő év elején felgyorsult. Az egyre gyarapodó fahangárok nem csak a repülőgépeket védtek az időjárás viszontagságaitól, hanem azok egyúttal műhelyként, is szolgáltak a javításokhoz, fejlesztésekhez, légijárművek építéséhez. Rákosmezőn az első budapesti nemzetközi légi verseny már 1910. júniusában megrendezésre került, igaz a magyar repülők akkor még csak szerény eredményeket értek el; ezt 1912-ben és 1913-ban követte itt újabb rendezvény, de már „csak” nemzeti repülőverseny. Ekkorra már 16 hangár (repülőgép-szín) és műhely állt két, párhuzamos sorban, valamint mellettük a téglából épült, földszintes forgalmi épület is.³⁸ Bár a repülőtér megközelítése – a József körút és a Köztemető között már akkor is közlekedő városi villamos-vonalnak és a közeli Kőbánya-felső pályaudvarnak köszönhetően – igen kedvező volt, azonban a gyakorlótér göröngyös, homokos talaja igencsak előnytelen volt a repülés részére. (Az osztrák-magyar közös haderő Rákosmező fejlesztését nem tartotta időszerűnek, így a Szerbiához lényegesen közelebb fekvő Újvidék határában nyitott meg félig nyilvános repülőteret, 1913. májusában.)³⁹ Állandó és nyilvános repülőtér 1914. őszéig, félig nyilvános a Rákosfalva déli határában lévön, és az újvidékin kívül nem került átadásra Magyarországon, azonban kizárólag katonai célokat szolgáló leszállómező több település határában is létesült. A vidéki polgári repüléseket katonai gyakorlótereken, vagy a városok határában elterülő, megfelelő adottságú mezőkön, lóversenytereken hajtották végre. Az Osztrák-Magyar Monarchia közös hadereje már 1911. februárjától rendelkezett repülőgépes felderítő alegységgel, amely ekkor még a léghajós egység egyik szakosztálya volt. (Légi harcra is alkalmas repülőgépet Ausztria-Magyarország majd csak az I. világháború során állított hadrendbe.)⁴⁰

A levegőnél könnyebb, fémvázaz, motor hajtotta légijárművek, azaz léghajók 1906. után igen gyors ütemben fejlődtek, bennük ígéretes lehetőséget láttak egyes haderők és polgári vállalkozók egyaránt. Németországban, 1910. nyaratól már szélesebb körben is elérhető volt a léghajón történő alkalmi, távolsági utazás. A *Deutsche Luftschiffahrts AG* 1910. június 19-vel kezdődően, egészen a világháború kitöréséig *Zeppelin* léghajóival összesen 33.722 utast szállított, azonban azoknak „csak” harmada volt fizetőutas, míg a többi tiszteletjeggyel, vagy meghívott vendégként utazott. A repülések részben városnéző, részben Németországon belüli alkalmi távolsági repülések voltak. A tervezett, német nagyvárosokat összekötő menetrend szerinti légi járatokat a háború kitöréséig nem sikerült érdemben kiépíteni.⁴¹ Repülőgéppel a belföldi légi postaszállítások korán, már 1911-ben megindultak, s e módszert több országban is alkalmazták a következő években küldemények továbbítására.⁴²

³⁷ BLÉRIOT repülésének helyszínétől való megkülönböztetést szolgáló elnevezés szerint, „nagyrákosi” katonai gyakorlótér (vagy Fehérúti dűlő) a mai Kerepesi út–Fehér út–Keresztúri út, illetve a vasúti fővonal által közrezárt terület volt. A repülést szolgáló épületek a Fehér út délkeleti (az úgynevezett „Éles-sarok” felé) elkanyarodása mentén, a kanyartól a mai Terebesi utcáig húzódtak, az út és a mai villamossínek között álltak.

› KOGUTOWICZ

³⁸ › RÉV: A Budaörsi Közforgalmú Repülőtér létesítésének története. ; SZABÓ Attila: Az első nemzetközi repülőverseny Budapesten. ; VAJDA

³⁹ › CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 49–50. p.

⁴⁰ › VAJDA

⁴¹ › MONDEY: 228. p.

⁴² Az első, menet közbeni légi levélküldemény-felvételre 1910-ben az *LZ7 Deutschland* léghajó németországi (belföldi) útjainak egyikén került sor, amelyet a fedélzeten tartózkodó utasok részére biztosítottak. Igaz ezt még nem a hiva-

A **polgári légi közlekedés első nemzetközi (európai) szabályozásának megalkotása céljából** – alapos előkészítést követően – 1910. május 8-a és június 28-a között, Párizsban konferencia került megrendezésre.⁴³ Ide, a magyar kormány minisztériumi titkári és miniszteri osztálytanácsosi rangú megbízottakat küldött tárgyalásra, mind a *Magyar Királyi Belügyminisztérium*, mind pedig a *Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium* részéről.⁴⁴ Bár elkészült az egyezmény tervezett szövege, annak aláírására végül nem került sor. Azonban a részt vevő országok részéről már megfogalmazásra került a légtér feletti felségjog kétféle megközelítése. Az első szerint államok területe feletti légi térben történő polgári célú közlekedés (továbbra is) a nyílt tengerek szabadságával azonosan kezelendő, esetleg kis magasságig korlátozható. Ellenben már ekkor nagyobb arányban fogalmazták meg, illetve már alkalmazták, hogy az államterületük feletti teljes légi térben érvényes a felségjoguk, vagy az a parti tengerekével megegyező tekintet alá esik.⁴⁵ A légiközlekedés és a légi jog szabályozása a későbbiekben is napirenden maradt, ennek megfelelően 13 állam képviselőjének részvételével 1912. májusában, Brüsszelben szakkonferenciát tartottak. Azonban a kidolgozott tervezet ezúttal sem került elfogadásra, akárcsak a következő években sem.⁴⁶

A párizsi államközi tanácskozást követően, **mind több állam nemzeti szinten léptetett életbe repülést szabályozó rendelkezéseket**, amelyek esetenként jelentősebb különbségeket is tartalmaztak. Az első légi közlekedési rendeletet 1910. augusztusában Poroszországban, majd 1910. októberben Oroszország hirdették ki. Az Egyesült Királyság parlamentje e tárgykörben 1911. június legelején alkotott első alkalommal törvényt, amelyet kiegészített az 1913. évi újabb törvény. Már az előbbi is lehetőséget adott a brit belügyminiszternek, hogy – közrendi és közbiztonsági okokból – egyes brit

talos postai szolgáltatás keretében tették (léghajókon a fedélzeti postaszolgálat majd csak 1912-ben jelenik meg, szintén Németországban). A küldeményzsákot a légijárműből egy település közelében kidobták, azzal a mellékelt kéréssel, hogy a legközelebbi postahivatalnak továbbítsák (ezek még alkalmi vagy fedélzeti bélyegző-lenyomatok nélkül kerültek a postai felvételre).

Hivatalos – azaz postai, vagy kormányzati megbízás alapján teljesített – légi postai szállítási szolgáltatást elsőként 1911. február 18-án, Brit Indiában (Allahabad és Naini között; 10 km-es távon) teljesítették. Ugyanazon év szeptember 9-től az Egyesült Királyságban már menetrend szerint közlekedtek a repülőgépes légi postajáratok, s két hétre rá, szeptember 23-tól az Amerikai Egyesült Államokban is megindult a küldemények ilyen módon történő továbbítása. Ezeket hamarosan más országok kezdeményezései követték. További példaként, Német Délnyugat-Afrikában (a mai Namíbia) 1914. május 18-tól működött belföldi légiposta szolgáltatás.

Az első alkalmi nemzetközi légi postai szállításra 1912-ben került sor, amikor az LZ13 „Hansa” Németországból Dániába repülve dán bélyegekkel ellátott küldeményeket szállított.

› Aerial Mails in New York. ; DIERKS ; Inauguration of the first aerial post of the United Kingdom. ; KOVÁCS Adrienn ; *Lüteritzbuchter Zeitung*, VI. évf. (1914) 22. sz. ; The Aerial Post at Allahabad. ; [Korabeli levélpostai küldemény és bélyegzése alapján.]

⁴³ Az összehívást siettetette az a körülmény is, hogy 1910-ig már számos esetben német léggömbök repültek be Franciaország fölé, majd ott le is szálltak. (Csak 1908. áprilisa és novembere között legalább 10 léggömbön 25 német állampolgár lépett így francia területre, akiknek közel fele ráadásul katonaszemély volt.) Ezért a francia kormány, repülésbiztonsági okra hivatkozva, a légi közlekedés szabályozása tárgyában igyekezett a német állammal megállapodásra, egyezményre jutni. (Az 1899-es és az 1907-es hágai egyezmények háború esetére, és csak robbanóeszközökre és lövedékekre vonatkozóan írt elő kötelező magatartást.)

› MILDE: 8–9. p. ; DIEDERIKS-VERSCHOOR: 2–3. p.

⁴⁴ › 1910. május 4-ei (15. ülés) minisztertanácsi jegyzőkönyv, 39. napirendi pont. MNL OL W12 K27 42. cs.

⁴⁵ › MILDE: 8–9. p. ; DIEDERIKS-VERSCHOOR: 2–3. p. ; KOVÁCS Péter: 1377. bek. ; REINHARDT ; SÁNDORFI: 8–9. p. ; SZÉKELY Zoltán

⁴⁶ › F.A.I. Conference at Vienna, June 20th and 21th, 1912.

A légi terület felségjogának parti vizekkel történő azonos kezelését a XX. század második évtizedének elejére a több, kémkedés gyanúja miatt lelőtt külföldi katonai léggömb esete indokolta. A *Nemzetközi Repülő Szövetség (Fédération Aéronautique Internationale; F.A.I.)* is igyekezett az 1910-es párizsi konferenciát követően több alkalommal nemzetközi szabályozást elfogadtatni, sikertelenül. A kérdéskör nemzetközi jogi helyzete majd csak 1919-ben, a világháborút követően került rögzítésre és elfogadásra, egyezmény formájában. Azonban annak kidolgozásában és aláírásában számos állam nem ve(hete)tt részt.

› MILDE: 7. p.

légtereket meghatározott, vagy határozatlan időre lezárjon.⁴⁷ A britek jogi szabályozását már azév őszén Franciaország, majd hamarosan több európai állam is követte.⁴⁸ Szerbia 1913. február 18-án – nyugat-európai keltezés szerint március 3-án – adta ki az első légiközlekedési rendeletet.⁴⁹

A légijárművek korlátozott hatótávolsága, utasszállító képessége és viszonylag kevés határforgalma ekkor még a legtöbb országban nem tette indokolttá és szükségessé határátlépés céljára kijelölt leszállóhelyek, repülőterek meghatározását. Azonban Franciaországban, 1911. végétől már csak olyan területen lehetett le- és felszállni, amelyet helyhatóságok arra kijelöltek. Az Egyesült Királyság belügyminisztere 1913. március elején rendeletet adott ki, amely túlnyomó részben a légi határforgalmat szabályozta: részletezte a határ átlépésekor kötelező leszállást és annak helyszíneit (amelyek még széles, több települést is magába foglaló területsávok, és nem kijelölt leszállómezők voltak), az ott követendő eljárásrendet, valamint a tilalmi légtereket is.⁵⁰ (Az orosz kormány 1913. januárjában megtiltotta valamennyi kormányozható léghajó és repülőgép átrepülését Oroszország államhatárai felett, amely szabályt az év legvégén mindenmű légijárműre kiterjesztettek a nyugati határszakaszok felett.⁵¹ Azonban a cári hatóságok a légi határátkelésre eseti engedélyeket kiadtak. A Német Birodalom Poroszországa, ezt követően szintén teljesen lezárta az Oroszországgal közös határvidéke feletti légteret.⁵²) A külföldi katonai légijárművek békés célú határátlépése általában nem, vagy csak külön elbírálás alapján volt engedélyezve, azonban esetenként, kétoldalú megállapodások révén könnyítéseket vezettek be részükre.

Mozgósítás, hadi állományra való kiegészítés, valamint hadviselés esetén, annak célja elérése végett, 1912. december 31-től hatályos magyar törvény alapján hadi szolgálat volt elrendelhető. Ez mind magyar, mind szövetséges állam fegyveres erői, mind

⁴⁷ > Aviation Creates Another Record. ; The first British aviation bill.

⁴⁸ Bár átfogó légiközlekedési rendeletet nem léptettek életbe, de a hollandiai Amszterdam felett – brit példát követve – háromnapos repülési tilalmat rendeltek el már 1911. július elején, amikor a francia Armand FALLIÈRES elnök látogatást tett a városban.

> Holland Follows Mr. Churchill's Tactics.

Franciaországban 1911. novemberében adták ki a légi közlekedést átfogóan szabályozó jogszabályt. Ezzel meghatározásra került a légijárművek engedélyeztetésének és nyilvántartásának módja, továbbá rögzítette, hogy csak a helyhatóság által esetlegesen kijelölt leszállómezőkön engedélyezett a le- és felszállás. Rendelkezett továbbá a légi közlekedés általános szabályairól is, s ekkortól külföldi katonai légijármű csak külön engedéllyel közlekedhetett.

> The French Law of the Air.

Már 1913. őszén Németország számos térségében repülési tilalmat vezettek be, mind a hazai, mind a külföldi polgári légijárművek részére. Ezáltal tilos volt repülni, többek között a Rajna németországi szakaszának közel kétharmada, s a tengeri kikötők és fontos öblök jelentős része felett is. Németország ekkortól már elvárta a területe felett leszállás nélkül átrepülőktől az ehhez szükséges engedély előzetes beszerzését.

> Prohibited Areas in Germany. ; Védrínes Flies from Nancy to Prague.

⁴⁹ > 1913/Уредбу о саобраћају...

⁵⁰ Az 1913. márciusában kiadott rendelet meghatározta a Brit-szigetek azon partszakaszait, amelyek átrepülése külföldről / külföldre utazáshoz engedélyezettek, egyúttal minden más tengerpart légterét ilyen célból tilalmi területté nyilvánított. Ezekből következett a határátlépésre történő jelentkezés céljára kijelölt területsávok meghatározása is. A külföldi légijárművek az Egyesült Királyságba történő berepülésük előtt brit konzulátustól vagy a belügyminisztériumtól erre engedélyt kellett kérniük. Leszálláskor valamennyi légijármű vezetőjének egy belépési nyomtatványt kellett kitöltenie, és azt az illetékes hatósági személynek át kellett adnia, aki ezt követően engedélyez(het)te a további utazást. Az ellenőrzés célja döntően légirendészeti volt, s csak kis mértékben határrendészeti. Légijárművel, a brit vámelőírások miatt (ekkor még) árut nem lehetett bevinni, tiltva volt minden hírközlő és képalkotó eszköz, valamint postagalamb és posta külföldről, légi úton történő behozatala is. A brit tulajdonú és egyúttal brit személyek által igénybevett légijárművek, meghatározott esetekben mentesültek a ki- és belépési jelentkezések kötelezettsége alól.

> British Regulations for Aircraft.

⁵¹ > Flying Forbidden over Russian Frontier. ; Russian Frontier Restrictions.

A tévedésből orosz terület fölé repült repülőgépeknek azonnal le kellett szállniuk, amennyiben – vörös zászlóval vagy vörös fénnnyel adott jelzéssel – erre utasítást kaptak. Az ezt nem teljesítő légijárművekre a határőrizeti hatóság akár éles lövedékkel lövést is leadhatott.

⁵² > Prussia and her Frontiers.

a magyar csendőrség és a fegyveres erőkhöz csatlakozó pénzügyőrség szükségleteire kiterjeszthető volt. Ekkortól a magyar Szent Korona országaiban – Magyarországon, Fiumében és Horvát-Szlávonországokban – a légijárművek tulajdonosai kötelezhetők voltak arra, hogy azokat térítés ellenében – akár személyzetükkel és felszerelésükkel is – katonai használatra átengedjék, de járműveik szükség esetén akár lefoglalhatók is voltak. Szintén Magyarország mozgósítása, hadban állása esetén a légijárművek forgalma a magyar légtérben beszüntethető, vagy annak engedélyezése esetén az részben, vagy egészében katonai célokra igénybe vehető volt. Egyúttal részleges, vagy teljes korlátozás alá eshetett a légijárművek gyártása és tartása is. (A hadi szolgáltatás alól a királyi ház tagjainak udvartartásaihoz tartozó, a közhivatalok, a posta, a tűzoltók és egészségügyi szolgálatok számára nélkülözhetetlen, valamint a területenkívüliséget élvező személyek által használt légijárművek mentesültek.)⁵³ Ezzel a jogszabályi rendelkezéssel **a magyar állam kinyilvánította, hogy joghatóságát a területe feletti teljes légtérben is érvényesíti:** ott, indokolt esetben részleges vagy teljes korlátozást vezethet be. Az első Balkán-háború idején megalkotott magyar jogszabály ellenére – bár az 1912–1913. évi, déli határon túli hadi események miatt, négy alkalommal is elrendeltek mozgósítást az Osztrák-Magyar Monarchiában⁵⁴ – sem a magyar belügyminiszter, sem a miniszterelnök nem adott ki légi közlekedést szabályozó, vagy korlátozó rendeletet 1914. júliusáig. Azonban már 1913. őszén érvényben volt a császári és királyi közös hadsereg vezérkarának a magyarországi légi közlekedést korlátozó rendelkezése, amelyről a magyar miniszterelnök tájékoztatást adott ki.⁵⁵ Ennek értelmében, 1913. október végén a polgári repülés előtt „tiltott zóna” volt a szerbiai határvidéknél (ide értve Újvidék városát, a Duna mentét és Orsovát is), majd 1914. tavaszán egyes, attól eltérő területen, katonailag kiemelt fontosságú települések körzeténél is (köztük például Komárom körül).⁵⁶ (II./A sz. melléklet) A tilalmi terület feletti közlekedés eseti engedélyezéséért a közös hadügyminisztérium illetékes vezetőjéhez lehetett folyamodni. Ezzel a Szerbiába irányuló polgári légi közlekedés – azaz ott a légi határforgalom – 1913. ősztől a(z első) világháború kitöréséig szüneteltetésére került.

Az Osztrák-Magyar Monarchia két társállama a légi közlekedést eltérően szabályozta az 1910-es évek elején. Az osztrák császári-királyi belügyminiszter első,

⁵³ > 1912/LXVIII. tc. 1., 12–13. §

⁵⁴ > DEMETER

⁵⁵ > Párisból – Budapesten át – Kairóba. ; Páristól Kairóig. [Az *Aëro*]

Ezek azonban nem kerültek kihirdetésre Magyarországon, országos hivatalos közlönyökben sem rendelet, sem intézkedés, sem közlemény útján. Így ilyen nem található a „Rendeletek Tára”, a „Belügyi Közlöny”, a „Rendeleti Közlöny a Magyar Honvédség Számára”, a „Budapesti Közlöny” című hivatalos lapok 1912-ben, 1913-ban, illetve 1914. I. felében kiadott számaiban sem.

A közös hadvezetőség légi közlekedést korlátozó illetékessége a Balkán-háborúk idején és az azt rendező átmeneti időszakban abból eredhet, hogy magyar jogszabály a „közös haderő” feladatát úgy határozta meg, hogy az „Ő császári és apostoli királyi Felsége uralkodása alatt álló összes országok területének külső ellenségek ellen való megvédése és a belső rend és biztonság fenntartása”.

> 1912/XXX. tc. 3. §

⁵⁶ > Bonnier. ; Német pilóták Budapesten. (1914.06.30.) ; Német pilóták Budapesten. (1914.07.20.) ; Paris to Cairo by Air. ; Páristól Kairóig. [Az *Aëro*] ; [Szerkesztőségi közlemény: 1914.01.25.] ; [Szerkesztőségi közlemény: 1914.03.29.]

Az 1913. őszén, a magyar miniszterelnök által közzétett, a közös hadvezetőség által Dél-Magyarország felett kijelölt, polgári légi közlekedés részére tiltott területet a Brčko–Vukovár–(Bács)Palánka–Petrőc–Temerin–Nagybecskerek–Karasjeszenő–Stájerlak–Toplec–Duna folyam–Száva folyó–Brčko földrajzi helyeket összekötő vonal határolta. A 13 ezer km²-t kitevő terület magába foglalt néhány fontos közlekedési útvonalat, csomópontot. Köztük a Szabadka–Újvidék–Belgrád vasútvonalat, a Duna és Száva feletti hídjaival, továbbá a Dunának a Vukovár alatti folyását egészen a magyarromán határig, és a Száva alsó szakaszát, továbbá Titelnél a Duna-Tisza-torkolatot. Hadászati szempontból ez mellett még fontos volt a Belgráddal közeli fekvő Pancsova is, ahol a *Cs. és Kir. Haditengerészet Dunaflojtillájának* kikötője és kisebb támaszpontja helyezkedett el, valamint az Újvidékkel átellenben található pétervárad erőd.

> Páristól Kairóig. [Az *Aëro*]

1913. január 14-én életbe lépő, polgári légi közlekedés szabályozására kiadott rendelete előírta, hogy valamennyi légi jármű vezetőjének és utasának a leszálláskor jelentkeznie kellett az illetékes – helyhatósági, rendőri, csendőri vagy katonai – hivatalnál, valamint ismertetésre került a járművek leszállásra történő hatósági felszólításának módjai is. A jogszabály továbbá miniszteri engedélyhez kötötte a fényképezőgépek és vezeték nélküli távíró készülékek légi járművön történő szállítását, és tiltotta a fegyverek, lőszer, robbanóanyagok és postagalambok fedélzeten tartását. Ugyanekkor lett meghatározva, hogy a polgári repülés elől elzárt területek felett tilos a repülés, és az oda tévedt légi járművekkel azonnal le kellett szállni.⁵⁷ A tilalmi légtereket először 1913. január 25-én közzétett miniszteri hirdetménnyel határozták meg, amely megszüntette a légi határforgalmat a teljes osztrák-román és osztrák-orosz határszakasz felett. Az olasz viszonylat jelentős része is lezárásra került; a szabályzás a szárazföld felett két légi kaput, s az Isztriai-félszigetnél további egyet hagyott nyitva. (A partvidékek feletti tilalom is elsősorban az Olaszország irányába / irányából folytatandó légi közlekedést érintette; mindez akkor, amikor a római kormányzat a Monarchia katonai szövetségese volt.)⁵⁸ A Dalmácia és Isztria szigetei és parti vizei felett fennálló tilalmi területek a gyakorlatban elzárták a magyar-horvát tenger mellék legnagyobb részének megközelítését az Adria felől; azonban Velence vagy Bologna irányából, az isztriai Parenzo (ma Poreč) felett Fiumébe (majd onnan tovább) lehetőség volt közlekedni. E légtérzárlatot már 1913. december közepén enyhítették. Ennek következtében, a Dnyesztertől délre ismét megnyílt az osztrák-román határ a légi közlekedés előtt, akárcsak Oroszország felé három széles légi kaput nyitottak, s ugyanígy az dalmát tengerpart és szigetek számottevő része felett is ismét engedélyezetté vált a repülés.⁵⁹ Azonban 1914. május 1-jével az orosz és román viszonylatú osztrák határszakaszok a polgári légiközlekedés előtt ismét teljesen lezárásra kerültek.⁶⁰ **Ugyanazokban az években, Magyarországon** a polgári repülésre vonatkozóan 1914. júliusáig nem adtak ki jogszabályt, s a tiltott légterek kijelölését sem magyar rendelet határozta meg. A légi úton történő határátlépés még 1913. nyarán is az 1906-tól hatályos szabályok szerint volt ellenőrizendő. Azaz elsősorban azon külföldről érkező (belépő) személyeket kellett az esetleges leszállás esetén igazoltatni, akikkel szemben valamilyen gyanú állt fent. Az ellenőrzésnek legfontosabb célja – továbbra is – a kémkedés megakadályozása volt. A szabály továbbra is következetesen „légihajó” határforgalmára vonatkozóan rendelkezett, más légi járművéké még 1913-ban sem került említésre.⁶¹ Ugyanekkor, az – előzőekben ismertetett – ausztriai légtérzárak kihatással voltak az osztrák tartományok viszonylatában folytatandó magyarországi légi közlekedésre is, hiszen a dalmáciai, ga-

⁵⁷ > 240/1912. osztr. BM. r.

Az osztrák hatósági személyek, a leszállási kötelezettségének eleget nem tevő határátlépő légi járművel szemben löfgyvert is használtak. Erre már 1913. júniusában ismerté vált eset, amikor a francia René RUMPELMAYER és utasa világcúscot kívánt elérni léggömbjével. A légi járműre az osztrák-orosz határ közelében, Ausztriából kifelé repülés közben osztrák fegyveres hatósági / katonai személyek által leadott lövések közül 14 találta el a burkolatot, 28 lyukat ütve rajta.

> Firing at Balloons in Austria.

⁵⁸ > 11/1913. osztr. BM. közl.

Már 1913. januárjában az „osztrák Birodalmi Tanácsban képviselt királyságok és országok” (azaz a tágabban értelmezett Ausztria területeinek) számottevő térségei felett repülési tilalmat rendeltek el. Így polgári légi járművek közlekedése elől elzárásra került Galícia és Lodomeria, valamint Bukovina egésze, továbbá Dalmácia a szigeteivel és parti vizeivel alkotott teljes területe, Szilázia keleti tartománya, Tirol, Karintia, Görz és Gradisca, illetve Isztria és szigetvilágának jelentős része is.

⁵⁹ > 253/1913. osztr. BM. közl.

⁶⁰ > 91/1914. osztr. BM. közl.

Ez abból eredt, hogy Galícia és Lodomeria, valamint Bukovina teljes légtere ismét lezárásra került.

⁶¹ > 38.000/1913. BM. kr. Melléklet 5. §

líciai és bukovinai teljes korlátozások idején Magyarországról a közös („belső”) határszakaszt sem lehetett átrepülni. (A légi közlekedés első átfogó magyar szabályozását és korlátozását majd csak 1914. júliusában hirdetik ki, a háborús készülődés részeként. Az említett, közös hadsereg által, Magyarország déli határvidéke feletti repülés tilalmára kiadott intézkedése továbbra is fennállt.) Az osztrák-magyar közös közigazgatás alatt álló **Bosznia és Hercegovinában** az ausztriai szabályok alapján hoztak – ahhoz igen hasonló – rendeletet, amely 1913. március 21-én lett hatályos. Ugyanez a jogszabály határozta meg a tartomány keleti és déli területei feletti repülési tilalmat, ezáltal onnan Szerbia és Montenegró viszonylatában a légi határforgalom megszüntetését is.⁶² (II./A sz. melléklet)

Magyarország esetében a korai, az államhatár feletti repülőgépes polgári repülések döntően Ausztria irányából, esetleg oda tartva valósultak meg, azok is 1911. június 17-től kezdődően. Aznap a magyar(?) BIER Henrik főhadnagy – a Monarchia két fővárosa között meghirdetett repülőverseny indulójaként – Bécsből, *Etrich Taube* egymotoros gépével felszállva, repülőgéppel elsőként lépte át az osztrák-magyar határt (a reggeli órákban, Királyhida tágabb térségében [ma Bruckneudorf]), majd Budapestre tartva kényszerűségből a csallóközi Nagymegyer vidékén szállt le. (Osztrák-magyar katonai repülőgépek már a korábbi hónapok során, elsősorban a nyugat-magyarországi államhatárt gyakran átrepülték.) Két nap múlva, június 19-én SZÉKELY Mihály *Pischof* egyfedeles repülőgépén utazott az ausztriai Bécsújhelyből a magyar fővárosba, amely útja során, első alkalommal Miklóshalmánál szállt le.⁶³ (A Monarchia két társállama között határforgalom-ellenőrzés általánosságban nem volt; kizárólag magyar részről, kilépő irányban, a kivándorlók ellenőrzése végett történt célirányos határrendőrségi útlevélvizsgálat a gyanússá vált személyeknél.⁶⁴)

Magyarország feletti első, leszállás nélküli átrepülésre⁶⁵ 1912. január 7-én került sor. Az előző napon, La Motte és Beruill között (Párizstól 75 km-re északkeletre) elterülő felszállómezőről, a „Condor III” léggömbön indult el Emile DUBONNET és Pierre DUPONT célja a több mint egy évtizede fennálló távolsági repülés rekordjának megdöntése volt. Kelet felé repülésük során áthaladtak a Kárpátok, és így Magyarország északi része felett is. Indulásuk után 30 órával, Oroszországnak a Kijevi Kormányzóságban fekvő Szokolovszka térségében, több mint 1.900 km megtételét követően szálltak le.⁶⁶ Magyarország felett az első leszállás nélküli repülőgépes átrepülésre 1913. október 22-én került sor, egy katonai szolgálati út során.⁶⁷

⁶² > 1.055/1913. boszn. k.zói r.

⁶³ > BÁTYAI ; Der Distanzflug Wien–Budapest. ; CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 43–44. p. ; MASSÁNY ; VAJDA

UMLAUFF lovassági kapitány 1911. június 22-én repült először sikeresen Bécsből Budapestre, leszállás nélkül, *Lohner Pfeilflieger* repülőgépén. Visszaújtára június 24-én került sor, amikor a fogadására összegyűlt bécsi tömeg miatt végrehajtott kitérő művelet során összetört a járműve.

> MASSÁNY ; Vienna to Budapest and Back.

Az indulók – BIER Henrik főhadnagy és UMLAUFF kapitány – katonai rendfokozataik és beosztásaik ellenére polgári személyként, polgári verseny résztvevőiként indultak és repültek az említett alkalmakkor.

⁶⁴ > SOM: A magyarországi határforgalom ellenőrzés 1900–1914.

⁶⁵ A határforgalom szempontjából átrepülés alatt értendő a kiindulási és célország között, egy harmadik állam területe felett, megszakítás, azaz leszállás nélküli áthaladás.

⁶⁶ > M. Dubonnet Beats the Balloon Record.

⁶⁷ Akkor, 1913. október 22-én mecenzéfi SCHMOEZER főhadnagy a repülőgépével, s Bruno MOLTMÍ főhadnaggal, mint utasával a bécsi Aspern repülőtérrel – Nyugat-Magyarország és Horvát-Szlavónországok felett áthaladva, s 400 km-t megtéve – az osztrák-magyar közös igazgatás alatt álló Bosznia és Hercegovina Banja Luka városába repült, amelyet 3 óra 40 perc alatt teljesített. Három nap múlva, október 25-én egy másik katonai repülésre is sor került, akkor SCHÜNZEL és ZEIDNER főhadnagyk repültek a boszniai Szarajevóból Bécsújhely/Wiener Neustadt repülőterére. Útjukat azonban motorhiba miatt Szigetvárnál meg kellett szakítaniuk, majd másnap Kaposvár és a Balaton felett a Fertő

Nyugat-Európában 1913. végére már nem volt ritka az államhatárok felett történő repülőgépes átrepülés, ezek némelyike távolsági repülőcsúcsot eredményezett. Az **útlevélköteles magyar határszakaszok felett**, a motoros repülés tekintetében, 1913. utolsó két hónapjában több, elsőnek ismert, sajtóban is nyilvánosságot kapott eseményre került sor. A második Balkán-háború lezárását követő harmadik hónapban, 1913. október végén indult el a Párizs és Kairó közötti, légi távolsági verseny díjáért *Borel* típusú, 80 lóerős, egyfedeles repülőgépén a francia Pierre DAUCOURT és szerelője, Henry ROUX. DAUCOURT 1913. november 4-én reggel, Aradról, az ottani lóversenytérrel egyedül szállt fel. Onnan Déva vidékén, majd a Kárpátok délnyugati hegyvonulatán – így az útlevélköteles magyar-román határon is – keresztül, a romániai Craiovába repült.⁶⁸ Ezzel a francia pilóta Magyarország és Románia között az első ismert repülőgépes repülést teljesítette, egyúttal ez volt az első magyarországi útlevélköteles államhatár-szakasz felett megtett repülés is.⁶⁹ Két és fél héttel később, november 22-én reggel – ezúttal is a verseny kapcsán – Marc BONNIER és szerelője, GARNIER, mint utas *Nieuport-Gnôme* egyfedeles repülőgépén, szintén Aradról, a lóversenytérrel felszállva, Orsova tiltott légterén keresztül repülve, érkezett meg Craiova határába.⁷⁰ Ezzel, ez volt az első eset, amikor a repülőgép-vezető utast szállított útlevélköteles magyar határszakaszon keresztül. Az említett két aradi felszállással, az ottani lóversenytér, mint ideiglenes le- és felszállómező lett – a forgalom szempontjából – az első magyar, minden tekintetben „nemzetközi viszonylatú repülőtér”, igaz határforgalom-ellenőrzés akkor ott még nem történt. Ezután fél hónappal került sor **Magyarország esetében, útlevélköteles határszakaszon keresztül az első, magyarországi megszakítás nélküli átrepülésre**. Ez szintén a Párizs–Kairó versenyhez kapcsolódott. Jules VÉDRINES francia pilóta és szerelője, *Blériot-Gnôme* kétüléses repülőgéppel 1913. december 1-je reggelén Bécsből felszállva, a Dunántúl felett átrepülve – a Dráva, illetve a Duna vonala mentén haladva – a Száva alsó völgyében érte el a magyar-szerb államhatárt, azon átrepülve a szerb fővárosban, Belgrádban szállt le. Azonban az illetékes osztrák-magyar hatóság VÉDRINES-nek a korábban tervezett, Románia felé történő re-

tavat is átrepülték. Utóbbi nyílt víz partjánál ismét kényszerleszállást kellett végrehajtaniuk, így csak harmadnap, október 27-én érkeztek meg a Bécs közeli város határához.

› Hadi aviatikánk művelői. ; Long Flights in Austria.

⁶⁸ › Daucourt repülése. ; Daucourt véleménye a Keletről. ; Daucourt's Flight to Cairo. ; Deaucourt à Budapest et en Hongrie. ; Der Flug Dacourts. ; Megjött Dacourt! ; Párisból – Budapesten át – Kairóba. ; Páristól Kairóig. [Világ] ; [Szerkesztőségi közlemény: 1913.11.04.]

Az aradi le- és felszállás helyeként a lóversenytér, illetve katonai gyakorlóter került megjelölésre különböző korabeli forrásokban. Nem zárható ki, hogy a két helyszín azonos volt, csak a területet több célra is használták különböző időszakokban. (A lóversenytérrel több forrás említi, míg katonai gyakorlóteret csak egy: *Az Aëro* folyóirat Páristól Kairóig címen közölt írása [I. évf. (1913) 12. sz. (november 10.) 16–18. p.].)

A francia pilóta és szerelője, ROUX, mint utas november 2-án teljesítette a Bécs–Budapest szakaszt, majd másnap a Budapest–Arad távolságot is. Az aradi lóversenytér leszállásra kijelölt területét, az alkonyatra beérkező francia repülőgép-vezető tájékoztatására, a helyi tűzoltók segítségével jelzőtüzekkel határolták. Aradról Craiovába, a közel 400 km-es, megszakítás nélküli utazás akkor két és fél órát vett igénybe.

DAUCOURT decemberben, a kis-ázsiai Adana vilájet partvidéki hegyvonulatánál (Szelefkeh, a mai Silifke térségében) kényszerleszállás során összetörte a repülőgépét. Azonban ekkor már ő volt az, aki elsőként hajtott végre földrészek közötti távolsági repülést.

⁶⁹ Az erdélyi születésű, de Romániába kivándorolt Aurel VLAICU 1913. szeptember 13-án indult útnak Bukarestből, hogy a Párizs–Kairó táv versenyzői előtt, elsőként repülje át a Kárpátokat. Azonban Ploiești-től északnyugatra, Bănești és Câmpina települések között, még román területen repülőgépe lezuhant és VLAICU életét vesztette.

› KOZMA

⁷⁰ › Bonnier. ; Bonnier elrepült. ; Bonnier és Vedrines. ; Bonnier's Trip Across Europe. ; Védérines és Bonnier.

BONNIER és szerelője, november 17-én Bécs-Aspern repülőtérrel felszállva, élve egy meghívással, a Sopron vármegei Pusztaságra mentek, majd az ottani többnapos (!) pihenő után továbbrepültek Budapestre. A magyar fővárosból, négy napos (!) ott tartózkodást követően, légijárművükön utaztak Adadra.

› Bonnier. ; Bonnier Arrives at Vienna.

pülését hagyták jóvá, az útvonal-módosítást nem.⁷¹ Ez volt egyúttal az első ismert alkalom, amikor a magyar-szerb, útlevélköteles határszakaszon légi úton, repülőgéppel haladtak át. (A világháború előtt, a magyar-román államhatár felett az egyik utolsó polgári repülésre 1914. július 1-jén került sor. Akkor a Berlin melletti Johannisthalból indult SCHULER német repülőgép-vezető utasával, SEEKATZ mérnökkel Lloyd kétfedélű repülőgépen utazott Konstantinápoly felé. Az Újvidékről aznap felszállt két férfi Lugos légtérén keresztül – kikerülve a polgári légi közlekedés elől elzárt magyar-szerb határszakaszt – a magyar-román határt átrepülve, Románia felett a bulgáriai Szófia felé folytatták útjukat.⁷²)

Magyarországon a hazai motoros légi közlekedés 1912-ben – nem számítva az egyre jobban kibontakozó katonai repülést –, továbbra is a kedvtelést szolgálta, még ha az nagy hatással is volt a hazai légijárművek fejlődésére. Azonban a franciaországi tanulmányútról hazatért ZSÉLYI Aladár, MELCZER Tibor mérnök segítségével felvázolta egy 34 utas befogadóképességű, 500 lóerő teljesítményű „aerobusz” repülőgép tervezését. Ezt tanulmány formájában meg is jelentették a „Magyar Automobil és Aviatikai Szemle” szaklap 1912. októberi számának hasábjain.⁷³ Az építéshez végül pénz hiányában nem fogtak hozzá, bár a magyar repülés és repülőgép-építés akkori fejlettségi szintjét e terv meghaladta, illetve vélhetően számításaik – jelentősebb módosítások nélkül – nem vezettek volna az elérni kívánt légijármű megalkotásához. (Az első nagy utasbefogadó-képességű repülőgép az orosz Igor SZIKORSZKIJ [SIKORSKY] *Ilja Muro-mec* típusa volt; ez, háromhavi próbarepüléseket követően, 1914. februárjában repült először. Nyolc-tízfős utasterében akár 14–16 személyt is tudott szállítani, a négy motorjának összteljesítménye meghaladta az 500 lóerőt.)

{ Nemzetközi kitekintés. } A Föld országai közül az első kereskedelmi célú, menetrend szerinti személyszállító (repülőgépes) légi járat 1914. január 1-jén indult el az Amerikai Egyesült Államokban. A *St. Petersburg-Tampa Airboat Line* légitársaság kétszemélyes repülőcsónakjával a floridai St. Petersburg és Tampa között (belföldi forgalomban), közel 40 km-es útvonalon kötötte össze a Tampa-öböl két partját. Azonban 1914. március végén kényszerűségből beszüntették az üzemelést, addig azonban összesen 1.024 utast szállítottak.⁷⁴

⁷¹ › Der Fernflug des Aviatikers Védrières. ; Védrières' Thrilling Experience.

A francia repülőgép-vezető eredetileg Budapesten keresztül kívánt repülni, azonban a kedvezőtlen felhőviszonyok, és az elhúzódozó veszteglés miatt végül Bécsből közvetlenül Belgrádba repült. (Még a bécsi felszállása előtt értesítette a szerb hatóságokat a várható érkezéséről.) Bár a pilóta állítása szerint, a belgrádi útja során, Pétervárad erődjénél a repülőgépre rálöttek, azonban ezt az érintett városból származó hírforrás cáfolta. Ráadásul még nem volt szabályozva, hogy tiltott légtérben, az azt megszegővel szemben löfegyver használata alkalmazható.

› Der Fernflug des Aviatikers Védrières. ; Keine Kanonenschüsse in Peterwardein.

Később VÉDRINES lett az, aki elsőként ért – igaz a francia főváros helyett Nancy-ből kiindulva – Kairóba. Az 1913. november 20-án megkezdett repülőútja december 29-én, az utazása 40. napján ért célba. Vonattal és hajóval, a francia és egyiptomi főváros között az út az átlagos utazónak negyed ennyi idő alatt is teljesíthető volt.

› Védrières Reaches Cairo.

(Az első, nyílt tenger feletti, kontinensek közötti repülésre már 1913. szeptember 23-án sor került. Akkor Roland GARROS *Morane-Saulnier* repülőgépével a franciaországi Fréjus-ból a francia védnökség alatt álló Tunézia Bizerte városáig, Európából Afrikába repült; a 740 km-es távolságot megszakítás nélkül, nyolc óra alatt tette meg.)

› Flying Across the Mediterranean.

Német Délnyugat-Afrikában (a mai Namíbiában) 1914. május közepén emelkedett először repülőgép a magasba. Már akkor terveztek onnét egy távolsági repülést – Afrika számos déli brit gyarmatát keresztezve – a Német Kelet-Afrikába (ma Tanzánia legnagyobb része), amelyhez azonban a brit hatóságok végül nem járultak hozzá, így a megvalósításra nem kerülhetett sor.

› DIERKS ; *Lüteritzbuchter Zeitung*, VI. évf. (1914) 22. sz.

⁷² › Német pilóták Budapesten. (1914.07.20.)

⁷³ › CSANÁDI – NAGYVÁRADY – WINKLER: 27., 212. p.

⁷⁴ › MONDEY: 228. p.

Mint az a korábbiakban említésre került, a jelentősebb polgári légi személyszállítás lehetősége már megvalósult 1914. nyarára, azonban azok is egyelőre országhatáron belüli forgalomban és csak két országban működtek. Bár az első kétüléses repülőgép Magyarországon 1912-ben emelkedett a levegőbe, azonban már 1910-ben is voltak olyan felszállások, amikor járművezetésben járatlan utast szállított a légijármű vezetője (ketten ülve egy férőhelyen). Ilyenekre a következő években is számos alkalommal sor került, bemutató- és alkalmi repülések során.⁷⁵ Azonban Magyarországon ekkor még nem volt igény a fizető utasok távolsági repülésére, s a motoros légi közlekedés magyarországi eredményei sem voltak még elégségesek állandó és zavartalan üzemhez. Az igen jól kiépült vasúti szállítás ugyanekkor biztonságos, kényelmes és pontos volt. (Ugyanezek, ugyanebben az időszakban számos más európai országra is igazak voltak.) A fentiek ellenére, az első megvalósítható magyar utasszállító repülőgép terveivel, és a gyártására történő felkészülésre 1914. közepére készültek el az aszódi *Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár Részvénytársaságnál*; ezzel a Föld országai között is az élvonalban jártak.⁷⁶ Azonban a heteken belül kitört I. világháború a kezdeményezést nem tette megvalósíthatóvá, részben mert az osztrák-magyar hadsereg eleinte csak felderítés céljára igényelt motoros légijárművet.

Az osztrák-magyar hadüzenetet közvetlenül megelőző időszak, és az I. világháború kihatása a magyar polgári légi határforgalomra

Bosznia-Hercegovina székhelyén, Sarajevó városában 1914. június 28-án délelőtt pisztolylövésekkel végezett szerb merénylője Ferenc Ferdinánddal, az osztrák-magyar trón örökösével, és feleségével. A merényletet követő első két hét még nem hozott semmilyen számottevő lépést Európában, s a következő hetekre még vezető politikusok sem várták a helyzet kiéleződését. Azonban 1914. július második felétől az Osztrák-Magyar Monarchiában megkezdődött a politikai, majd a katonai készülődés egy újabb, de helyi jelentőségűnek szánt (balkáni) háborúra. Németország, mint Ausztria-Magyarország szövetségese, Oroszországot is szeretne volna bevonni ebbe, ezért egy leendő új háború esetére feltétel nélküli támogatását ajánlotta az osztrák és a magyar politikusoknak.

A haderők esetleges fegyveres összetűzése miatt, 1914. július 20-án a magyar miniszterelnök első alkalommal rendelkezett a déli magyar vármegyék **légterének, az addigi fennállótól lényegesen nagyobb szélességben és területen történő korlátozásáról, lezárásáról**. A rendelet repülés elől elzárt területté nyilvánította – a magyar és a külföldi légijárművek előtt egyaránt – immár Torontál, Temes, Krassó-Szörény és Hunyad vármegyék feletti légtér nagyobbik részét is. A meghatározott új tilalmi terület a határközeli hajózó utakat és kulcsfontosságú vasútvonalakat, -csomópontokat is magába foglalt. (II./B sz. melléklet) E légtérben csak külön engedéllyel lehetett közlekedni, amely korlátozás azonban nem vonatkozott „a fegyveres erőnk használatában álló vagy érdekében működő légi járművekre”.⁷⁷ Ezen intézkedés így továbbra is fenntartotta a Szerbiával közös határszakasz feletti légi határforgalom tilalmát, s az kiterjedt immár a Romániával közös, délnyugati határszakasz egy jelentős részére is. A miniszterelnöki

⁷⁵ > CSANÁDI – NAGYVÁRADAI – WINKLER: 22., 50., 55. p. ; RÉV: Wittmann Viktor

⁷⁶ > RÉV: A magyar repülőgépipar kialakulásának körülményei.

⁷⁷ > 5.327/1914. ME. r. ; SOM: Határforgalom ellenőrzés és a külföldre utazás szabályozása...

A rendelet hatálya, amennyiben „nemzetközi megegyezések” másképpen nem rendelkeztek, akkor a külföldi légijárművekre is kiterjedt.

Az 1914 július 20-án, a polgári légiközlekedés elől elzárt egybefüggő terület a korábbinak 2,5-szeresét, megközelítőleg 33,5 ezer km²-t tett ki.

rendelet kiegészítéseként, még azon a napon, július 20-tól a magyar belügyminiszter körrendelettel szigorú szabályok szerint tette csak lehetővé, illetve korlátozta a repülési tilalom alatt nem álló területek feletti (belföldi) légi forgalmat. A jogszabály ismertette azon eszközöket, szerkezeteket, amelyek a légi közlekedésből kizárásra kerültek, illetve amelyek szállításához, használatához előzetes engedély volt szükséges. A tilalmi légtéren kívül repülő személyek részére elrendelték a leszállást követő haladéktalan és kötelező jelentkezést, valamint a hatóságok részéről a leszállásra való felszólítás mi-kéntjét, illetve a foganatosítandó intézkedések eljárásrendjét is.⁷⁸

Ausztriának Galícia és Lodomeria, valamint Bukovina egész területe feletti légtér – ezzel a teljes osztrák-orosz és osztrák-román határszakasz – a polgári légiközlekedés előtt 1914. tavasza óta le volt zárva.⁷⁹ Ebből eredően, a háborús feszültség ellenére, továbbbi szigorításra egyelőre nem volt szükség.

Az osztrák-magyar külügyminisztérium jegyzékét (ultimátumát) a belgrádi császári és királyi követ július 23-án adta át a szerb kormánynak, amely az Osztrák-Magyar Monarchia vezető politikusai várakozásának megfelelően vagy meghozza a hadiállapotot, vagy Szerbia belügyeibe jelentős beleszólást enged. Már július 26-án feltételhez kötötték és korlátozták a magyar-szerb határszakaszon megnyitott határátkelőhelyek működését, valamint a határt ott átlépőnek „kellően igazolnia” kellett az utazásának célját. Ugyanezen a napon nem csak a férfiak egy tág körének útlevélhez jutását kötötték szigorú feltételekhez, hanem az addigi helyi és területi útlevél-kiállítás jogát a magyar belügyminiszter és a horvát bán hatáskörébe központosították (utóbbit a Drávától északra eső területeken először részlegesen, majd augusztus 1-jétől az egész országra kiterjedően). A magyar miniszterelnök rendeleteivel, július 27-től a magyar és az osztrák honosságu légijárművek kivételnek minősülő külföldre szállítása, illetve velük történő külföldre utazás meg lett tiltva.⁸⁰ **1914. július 28-án délben létrejött a hadi állapot** Ausztria-Magyarország és Szerbia között. Még ugyanazon a napon megkezdődtek a fegyveres összecsapások, majd nem sokkal később az osztrák-magyar haderő támadást indított Belgrád térségében.⁸¹

Az osztrák-magyar katonai kormányzó rendelete 1914. július 29-vel polgári légiközlekedési tilalmat vezetett be Bosznia és Hercegovina tartománynak immár az egész területe feletti légtérben. Ugyanekkortól külön engedélyhez kötötte a légijárművek birtokban tartását is, s a polgári repüléseket már csak egyedi engedéllyel, és kizárólag fel-

⁷⁸ , 118.000/1914. BM. kr.

A légijármű személyzete és utasai a legközelebbi helyhatósági, vagy rendőri / csendőri / katonai hatóságnál haladéktalanul jelentkezni voltak kötelesek, és részletes beszámolót kellett tenniük járművükről, útjukról és céljukról. A jelentkezést rögzítő hatóság táviratilag vagy távbeszélő útján értesítette az első fokú rendőrhatóságot, és további intézkedésig visszatartotta a légijárművet és az azon utazókat. A visszatartás célja a személyek és járművek átvizsgálása volt abból a célból, hogy nem bírnak gyanús, vagy „állami érdekre veszélyes” tárgyakkal, illetve a légi közlekedésből eleve kizárt eszközökkel. (Ezek fegyverek és lőszer, illetve bármilyen, hírközlésre alkalmas eszközök, valamint madarak voltak. Külön eseti, miniszteri engedély kellett a méretvételre alkalmas, illetve a képalkotó eszközök szállításához és alkalmazásához.) Amennyiben további intézkedésre nem volt szükség, akkor az esetről és az eljárásról részletekre kiterjedő jegyzőkönyvet vettek fel; a légijármű ekkortól előírt naplójába a jelentkezés, és a továbbutazás engedélyezésének tényét hivatalosan bevezette az eljáró hatóság. A tilalmi zónában repülők esetében kivételnek helye nem volt; azonban a többi légtérben a *Magyar Aero Szövetség (MAeSZ)* vagy az osztrák repülési egyesületek arcképes igazolványával rendelkezők felmentést kaphattak a magyar belügyminisztériumtól. Amennyiben rendőri vagy katonai hatóság a meghatározott jelzéseket – köztük például fényjelek mellett lövések leadása is felsorolásra került – alkalmazta, akkor az érintett repülőgép köteles volt haladéktalanul leszállni. A tilalmi légtérben a felhívásnak nem engedelmeskedő kormányozható légijárművel szemben fegyverhasználatnak is helye volt.

A rendelet, amennyiben „nemzetközi megegyezések” másképpen nem rendelkeztek, akkor a külföldi légijárművekre nem volt irányadó!

⁷⁹ , 91/1914. osztr. BM. közl.

⁸⁰ , 5.526/1914. ME. r.

⁸¹ , SOM: Határforgalom ellenőrzés és a külföldre utazás szabályozása...

hatalmazott katonaszemély felügyelete mellett volt lehetőség kezdeményezni.⁸² Ausztriában, augusztus 1-jén a császári-királyi honvédelmi miniszter rendeletével hasonló légi közlekedési szabályok léptek életbe.⁸³

A magyar miniszterelnök augusztus 1-jétől – hasonlóan az ausztriai szabályokhoz – már engedélyhez kötötte a légijárművek gyártását, tartását és azok használatát is, a repülőgép honosságától, és üzemeltetőjének állampolgárságától függetlenül. Mindezen túlmenően, attól a naptól kezdődően minden magyarországi légi utazás, illetve repülés az illetékes katonai hatóság előzetes engedélyét követően volt megvalósítható. Minden felszállásnál, az annak felügyeletére felhatalmazott katonaszemély jelenléte volt szükséges.⁸⁴ Ez a belföldi légi forgalmat igencsak visszaszorította, míg a külföldről – Románia, illetve az osztrák tartományok felől – érkező légi határforgalmat lényegében megszüntette, mivel a határ átlépésekor már eleve (be)repülési engedéllyel kellett rendelkezni.

Ettől kezdődően a rákosmezei repülőtér a katonai, és a hadi repülőgépgyári igényeket szolgálta ki. A hamarosan létrehozott új repülőterek – köztük a Budapest határában fekvő albertfalvai és mátyásföldi üzemi felszállóhelyek – és a Temes vármegyében elterülő szentandrás léghajó-kikötő is ugyanezen feladatoknak voltak alárendelve.⁸⁵ Azonban a polgári repülések leszállómező-igénye is elmaradt a korábbiaktól.

⁸² > 7.92/1914. boszn. kat. k.zói r.

⁸³ > 191/1914. osztr. HM. r.

⁸⁴ > 5.713/1914. ME. r.

A légijárművek gyártásának, tartásának és használatának engedélyét az elsőfokú rendőrhatalóság a területi katonai parancsnokság jóváhagyását követően adta meg. Az engedéllyel nem ellátható légijárműveket a hatályos szabályozás szerint kártérítés megfizetése mellett hadi célra lefoglalták, az engedély nélkül készített, tartott vagy használt repülőeszközöket megváltás nélkül vette használatba a haderő.

⁸⁵ A repülőgépek sorozatgyártását 1914 közepén megkezdő *Magyar Repülőgépgyár Részvénytársaság* (MARE; német megnevezésének ismertebb rövidítése UFAG volt) a kezdeti hónapokban a légijárműveit a rákos repülőtéren szerelte repülőképes állapotba. Azonban a budapesti Hungária körút és Váci út sarkán álló gyár onnét messze helyezkedett el, így a kész elemek gyártását követően, a nehézkes szállítást is meg kellett oldani. Amikor 1915. elején, a nagyobb (hadi) megrendelés miatt az üzem is szűknek bizonyult, akkor a főváros délnyugati szomszédságában lévő Albertfalva településre költöztették át a gyárat, s hamarosan az Osztrák-Magyar Monarchia legnagyobb ilyen hadiüzemévé vált. A falu és a Duna közé eső területen 1915-ben nyitották meg az üzemi repülőterüket, hangárakkal és a szükséges épületekkel együtt. (A repülőgép-tároló csarnokok 1917-ben ugyan leégtek, azonban azokat gyorsan újjáépítették.) A repülőtér a háború során alkalmas volt – a Dunával szomszédsága miatt – vízi repülőgépek fel- és leszállására is. (A repülőgépgyár a Kondorosi út és Fehérvári út kereszteződésének délkeleti szegletében állt. [Később e létesítményt a *Neuschloss-Lichtig Repülőgépgyár és Faipari Részvénytársaság* üzemeltette tovább, amely 1926-ban hagyott fel a repülőgépek gyártásával. Ezt követően bútorgyárként üzemelt a gyártelep, majd a II. világháborút követően a *Szellőzőművek*nek adott otthont. A többször átépített és bővített épületegyüttes nagy részét 2005. körül bontották el.] A repülőtér a gyáregység déli oldalától a Dunáig terült el, a Kondorosi úttal párhuzamosan. Ma a terület teljesen beépült: a gyári repülőtér leszállómezőjének helyén, 2016-ban már lakóparkok, üzemek álltak. Azonban egy eredeti összeszerelő-hangár nagy része még 2019-ben is állt, a XI. kerületi Inga utca és Gyapot utca közötti területen.)

A *Magyar Általános Gépgyár (MÁG)* repülőgép-sárkányokat és -motorokat, valamint légszavarokat gyártó részlegének működését 1916-ban kezdte meg, a Budapest keleti határában, Mátyásföldön épített új gyártelepén. Itt 1916. folyamán kialakították az üzem repülőtérét is, a település déli határában, a gyáregység keleti szomszédságában elterülő területen. Már 1916. márciusában megtörténtek az első kísérleti felszállások. A közel 49 hold területű leszállómező kialakításával egy időben felépítették a gyár keleti részén a 80×20 méteres, kétrészes repülőgép-gyártó csarnokot. A gyáregység szomszédságában – a repülőtér északnyugati sarkában – a közúttal párhuzamos 50×25 méteres hangárépületet 1917-ben emelték. Mindezeketől keletebbre egy fa csarnokot is ácsoltak a háború végéig. (A MÁG gyárépületei, bővítve, átépítve még 2019-ben is álltak a Budapest XVI. kerület Újszász utca és Jókai Mór utca kereszteződésének déli oldalán.)

A felsoroltakon kívül Magyarország számos városa mellett létesültek katonai leszállóhelyek és repülőterek is.

> CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 94. p. ; RÉV: A magyar repülőgépipar kialakulásának körülményei. ; SZÜCS József ; WINKLER: *A Mátyásföldi repülőtér története*.

A Temesvár északnyugati szomszédságában fekvő Újbesenyő és Szentandrás között elterülő hatalmas réten 1915. novemberére szolgálatba állították az elsősorban német léghajók kiszolgálására szánt léghajókikötőt, egy nagy hangárral. Innen – nem számítva a harci bevetéseket – csak néhány külföldre történő repülés került végrehajtásra, de azok is szövetséges haderő (léghajók) átcsoportosításának, vezénylésének minősültek. A légi kikötő 1917. tavaszáig állt a központi hatalmak haderejének szolgálatában, majd felszámolták.

A polgári légi közlekedés korlátozásai az első világháború során tovább bővültek a külső és belső hadművelleti területek kijelölése és a bevezetett belföldi utazási szigorítások által. Az első ilyen térségeket 1915. szeptember 15-ével határozta meg a magyar (és az osztrák) belügyminiszter rendelete, amelyet később több módosítása is követett. Bár a külső hadművelleti területen belül szabad volt a személyek mozgása, azonban annak határvonalát a belsőbb országrész felől történő átlépésekor az előírt, személyazonosságot igazoló arcképes okmányt be kellett mutatni. A belső hadművelleti területekre – azaz a tényleges hadműveletekhez közelebb eső térségekbe, amelyek jelentős részben már korábban is légiközlekedési tilalom alatt álltak – az utazás általánosságban tiltott volt, csak kellően igazolt céllal lehetett oda belépni, amelyhez előzetesen be kellett szerezni az illetékes katonai hatóság arra szóló engedélyét is. A hadművelleti területek határvonalait átlépő személyek magukat igazolni voltak kötelesek az oda, az ellenőrzés céljából kirendelt rendőri vagy katonai hatósági személyeknek.⁸⁶ Mindezek a korábbi légi közlekedési előírások mellé az esetleges légi utazók részére is újabbakat rendelt.

A világháború harmadik évében, 1916. nyarán felmerült egy Berlin és Konstantinápoly közötti, Bécs és Budapestet is érintő rendszeres légi szolgáltatás kiépítése. A részletek megvitatása céljából tervezték az érintett államok és érdekelt befektetők képviselőinek budapesti értekezletét is, azonban a járat megindítására, megvalósítására végül nem került sor.⁸⁷

A *Magyar Aero Szövetség (MAeSZ)*, mint a nemzetközi légi szövetség tagja, 1917. elejétől kezdődően (ismét) foglalkozott a polgári légi közlekedésnek nemzetközi szerződések által történő szabályozásának kérdésével. A bizottsági üléseken a hazai szabályozásra is tervezetet dolgoztak ki.⁸⁸ Részben ez szolgált alapul az osztrák-magyar hadügyminisztérium 1917. november 24-ei, légi forgalom szabályozása és esetleges megindítása témájában készült javaslatához, amely köré országok közötti összejövetelt kezdtek szervezni. Ennek eredményeként Budapest adott otthont az 1918. január 28-a és 30-a között megrendezésre került **nemzetközi légiközlekedési konferenciának**. A jelen lévő magyar, osztrák, német, bolgár és svéd küldöttségek a légtér felségjogának egységes meghatározásával és a nemzetközi légiforgalmi jog szabályozási terveivel is foglalkoztak.⁸⁹ Azonban a résztvevő országok szűk köre, illetve az a körülmény, hogy

⁸⁶ > 32.000/1915. BM. kr.

⁸⁷ > The Balkan Aerial Express. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1916.08.03.]

A tervet és a leendő új vállalkozást a *Magyar Kereskedelmi Hitelbank Részvénytársaság*, az *Osztrák-Magyar Lloyd* és egy német vállalat támogatta volna.

Az első magyarországi belföldi légijáratok megindítását szintén már 1916. nyarának közepén tervezték; az elképzelés szerint Budapest–Nagykanizsa–Zágráb–Fiume útvonalon közlekedett volna postát, majd idővel akár személyeket is szállító repülőgép. E kezdeményezést a *Magyar Bank és Kereskedelmi Rt.* és az osztrák *Dampschiffahrts Gesellschaft des Österreichische Lloyd* karolta fel, azonban – annak ellenére, hogy még 1917. októberében is illetékes hivatal napirendjén volt – végül nem került sor komolyabb előkészületekre.

> Légi összeköttetés Nagykanizsa és Budapest között. ; Repülőposta készül Budapest, Nagykanizsa és Fiume között.

⁸⁸ > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

⁸⁹ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 213–214. p. ; *Repülési Lexikon.*: „Magyar Aero Szövetség” címszó. II. köt. 20–22. p. ; RÉV: Adatok és tények az Aeroexpress Rt. történetéhez. ; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

A budapesti konferencia a légi felségjog területén megállapította, hogy az állam szuverenitása kiterjed a területe feletti teljes légtérre is. A légtérben közlekedés szabadsága az érintett állam jogszabályában meghatározott módon és mértékben korlátozható. A határozmányok között szerepeltek a légijárművekkel, légiközlekedési vállalatokkal és repülőterekkel szemben támasztott követelmények és előírások is. Valamint már ekkor megfogalmazták a kártérítési kötelezettség fennállásának eseteit és mikéntjét is. A résztvevők külön tárgyalták a vámszabályokat is, amelyeket az általános nemzetközi forgalommal azonosan kívántak rendezni; meghatározták, hogy a légi árunak milyen kísérő okmánnyal kell rendelkeznie, a vámvizsgálat egyszerűsítése végett ólomzár alkalmazását javasolták; rendelkeztek arról is, hogy a le szállás nélkül átrepült ország vámmilletéket nem követel. A tervezett egyezményhez történő csatlakozást nem tették volna függővé a háborúban történt szerepvállalástól.

> SÁNDORFI: 10–13., 96–97. p.

azok is döntően azonos katonai szövetség részét alkották, valamint az I. világháború eseményei és eredménye miatt nem ér(het)tek el számottevő eredményt. (Mindeközben, ekkor már két hónap telt el a német L59-es [LZ104] haditengerészeti léghajó titkos afrikai útja óta, amellyel az erősen szorongatott német kelet-afrikai haderőt kívánták 13,5 tonna utánpótlással ellátni. [A célterülethez tartó út felénél, egy távirat miatt a léghajó visszafordult.] A légijármű megszakítás nélkül, 98 óra alatt – Bulgáriából kiindulva a szudáni Khartúm nyugati térségéig, majd vissza – 6.800 km-t tett meg. Ez majd sokáig megdöntetlen elsőség maradt.)⁹⁰

Az Ukrán Népköztársaság 1918. február elejei függetlenné válásával szoros gazdasági kapcsolatra lépet Németországgal és az Osztrák-Magyar Monarchiával. A gyors postai szolgáltatás igénye és az egyre nehezebb vasúti szállítás miatt, új lehetőséget kellett találni. Végül igen rövid időn belül kidolgozásra került, majd 1918. március 20-án megindították a Föld országainak és Ausztria-Magyarország első – és végül egyetlen – **menetrend szerinti, nemzetközi légi postajáratát**. Ezt a szolgáltatást kezdetben csak állami és katonai célból lehetett igénybe venni, majd március 31-től már a polgári lakosság részére is rendelkezésre állt. Ennek jelentősége az volt, hogy az egyre leterhelőbb háborús igények miatt már a Monarchián belüli postai küldemény- és távirat-továbbítás is lelassult, esetenként az csak nehézségek árán volt teljesíthető. Azonban a légiposta szolgáltatással a kézbesítési idő jelentős mértékben csökkenthető lett. A Bécs–Krakkó–Lemberg/Lwów–Proszkurov–Kijev útvonalon közlekedő légi postajáratot hamarosan napi rendszerűséggel üzemeltették (Proszkurov mai neve Hmelnickij). A katonai repülőgépekkel és személyzettel teljesített, részben polgári szolgáltatás **rövid ideig magyarországi szárnyvonallal is üzemelt**. Az első Bécs–Aspern–Budapest–Mátyásföld járat 1918. július 4-én hajnali 4:50-kor szállt fel, s 6:45-kor érkezett meg a magyarországi repülőtérre. A Budapestről induló első járat ünnepélyes megnyitása alkalmából, a budapesti állomásul kijelölt *Magyar Általános Gépgyár* mátyásföldi üzemi repülőtér repülőgép-szerelő csarnokának homlokzatát is feldíszítették. A zenekari kísérettel megrendezett rendkívüli eseményt a felkért méltóságok, a meghívottak és az érdeklődők népes tömege nézte végig. Az első Budapest–Bécs járat 10 óra 20 perckor indult az osztrák fővárosba, s az útvonalat a *Magyar Repülőgépgyár Részvénytársaság* (MARE, illetve német nevének rövidítése: UFAG) által gyártott 36.909 lajstromjelű 180 lóerős *Hansa-Brandenburg C.I* repülőgép teljesítette. (A második járat már a meghirdetett általános menetrend szerint közlekedett: hajnalban tették meg a Bécs–Budapest szakaszt, s délután az ellenkező irányú útvonalat.) A légijárművek legfeljebb 80 kg küldeményt tudott szállítani a repülőgép-vezető és -kísérő mellett. Ezzel ez lett **az első, Magyarországot érintő menetrend szerinti nemzetközi légi járat**; igaz, mindvégig csak postai küldeményeket szállított, árut vagy személyeket nem. Ekkor már előkészületeket folytattak a magyarországi járat bővítésére, a Bécs–Budapest–Arad–Bukarest–Odessza légi postaútvonal kiépítésére. Az August RAFF-MARVILLE százados vezetése alá rendelt osztrák-magyar légiposta-szolgálat személyi állománya 50 katonaszemély és 20 postatisztviselő volt. Rövid időn belül két, halálos kimenetelű légi baleset is történt a Monarchia két fővárosa közötti repülések során. Ebből kifolyólag, mindössze bő két és fél hét elteltével, július 24-én ideiglenesen felfüggesztették a magyarországi szakasz teljesítését. Ezzel együtt az odesszai útvonal előkészítését is leállították, az addig Budapesten állomásozó repülőgépeket augusztus végén Bécsbe telepítették vissza. A Bécs és Kijev közötti járat a Monarchia szétesésével, 1918. no-

⁹⁰ > SKRINE

vemberében szűnt meg.⁹¹ Az Osztrák-Magyar Monarchia menetrend szerinti légi postajárata – bár fennállásának fél éve alatt utasokat nem szállított – kiemelendő Ausztria és Magyarország menetrend szerinti távolsági repülések történetének szempontjából.

A „nyilvános szállítási intézetek”, azaz vállalatok üzemeltetésében álló személy- vagy áruszállító légijárművekkel történő külföldre utazás / közlekedés, illetve ezek átszállítása Magyarországon, 1918. augusztus 24-től – bő két hónappal a világháború majdani befejezését megelőzően – már nem esett kereskedelmi és vámügyi korlátozás, tilalom alá (akárcsak, elvileg a határszéli forgalomban használtaké sem).⁹² Ez biztosította a tervezett Budapest–...–Odessza légi postaútvonal üzemeltetésének egyik szükséges feltételét. Így nem csak a haderő, hanem akár magánvállalatok is üzemeltethették volna a leendő járatokat.

Európa frontjain dúló harcokban a Németország, Ausztria-Magyarország, Törökország és Bulgária alkotta központi hatalmak 1918. nyarára kimerültek. A szófiai kormány 1918. szeptember legvégén tette le a fegyvert, Törökország pedig egy hónappal később. Előbbiek, valamint a gyorsan összeomló, a hátország felé visszahúzódó balkáni arcvonalak hatására október végére a Monarchia hadvezetése szorongatott helyzetbe került; végül 1918. október legvégén fegyverszünetért folyamodott ellenfeleinél.



⁹¹ > *A magyar bélyegek monográfiája*: 245–251. p. ; *A magyar repülőposta*. ; CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 214. p. ; SEEKINGS ; *Utóhangok a magyar repülőpóstházhoz*. ; ZSILLE: A kényszer szülte a megoldást.

Magyarország és Ausztria két önálló államnak tekintendő, amelyek szerződések révén államközösséget alkottak a közös ügyeik és államfőjük erejéig

Az első, július 4-ei Budapest–Bécs útvonalon 520 levélpostai küldeményt szállítottak a magyar fővárosból az osztrákba.

⁹² > 3.632/1918. ME. r.

A magyar légi határforgalom a két világháború között, 1918–1945

A(z első) világháború, korábban nem tapasztalt borzalmak és az áldozatok hihetetlen száma mellett, a repülés jelentős fejlődését is eredményezte. Tömegesen jelentek meg a többmotoros bombázó- és a mind gyorsabb vadász-repülőgépek. A szállított hasznos teher – ez esetben bomba és fegyverzet – tömege folyamatosan növekedett, a motorok hatékonysága javult.

Ausztria és Magyarország az 51 hónapnyi hadviselés során tartalékai jelentős részét felélte. A hadi események és nélkülözések 1918. kora ősziére a hátszág lakossága egy részének elégedetlenségét is kiváltották, a nemzetiségek önállóságot akartak kivívni. Magyarország, akárcsak a többi hadviselő ország, súlyos veszteséget szenvedett emberéletben és anyagiakban egyaránt. Az Osztrák-Magyar Monarchia felhatalmazott katonai vezetői 1918. november 3-án, a padovai Villa Giustiban aláírták a fegyverszüneti megállapodást és annak pótgjegyzőkönyvét. Ezek másnap délután 3 órakor léptek életbe. A veszteséket már a fegyverszüneti egyezmények is számottevően korlátozták, de azok a polgári légijárművek repülését még nem érintették. Az antant hatalmak Magyarországgal 1918. november 13-a késő este, Belgrádban katonai egyezményt írtak alá. Ez szintén kimondta a győztesek megszállói jogai között Magyarország egész területén az átvonulási és állomásozási jogukat is, ami vonatkozott a légijárművekkel történő közlekedésük teljes szabadságára is. Azonban a majd másfél éven belül aláírásra kerülő békeszerződések az előzőnél is súlyosabb határozmányai a vesztesek légi közlekedését hosszú évekre hátráltatták, visszaszorították.

Részben a KÁROLYI-kormány leszerelési szándéka, részben a november elejei, magyarországi vidéki rendzavarások okán, még november elején, HÁRY László százados – a világháború neves és sikeres vadászrepülője, századparancsnoka – vezetésével felállították az *1. (mátyásföldi) Légi Rendőri Repülő Osztályt*. A repülők parancsnoka az első napokban STORER Viktor főhadnagy volt, majd november 10-én GERGYE József százados lett. Az egységnél 15 repülőgép-vezető, két megfigyelő tiszt, és hat irodai beosztású személy szolgált; az osztályt kezdetben 6 darab *Aviatik D.I (Berg)* típusú vadász-repülőgéppel látták el, s már november 6-án megtörtént az első felszállás. Ekkor, és az ezt követő hetekben a repüléseik célja döntően karhatalmi (felderítés, esetleges zavargók elrettentése), illetve röpcédula-szórás (propaganda) volt. Az osztály járműparkját hamarosan, az akkor legkorszerűbbek közé tartozó – a *Magyar Általános Gépgyár (MÁG)* üzemében készült – *Fokker D-VII* típusú repülőgépekkel is kiegészítették. Az osztályt hamarosan az *I. (budapesti) Repülőcsoport* alá szervezték, s már döntően a katonai repülés fedését szolgálta. A *Magyar Repülő Csapatok* 1919. január 4-ei átszervezését követően nevéből a rendőri jelzót már elhagyták. Majd a tanácskormány tavaszi hatalomra jutása után átnevezve, a *Vörös Repülő Csapatot* a Felvidéken, az 1919. áprilisában újrakezdődő fegyveres harcok idején átszervezték. A mátyásföldi repülő alegység neve akkortól *8. Vörös Harci Repülőszázad* lett, de továbbra is HÁRY százados parancsnoksága alatt tevékenykedett, végül június 16-án Győrbe települtek át.¹

¹ > CZIGLER: 18–19. p. ; CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 115–116. p. ; DRUZSIN ; OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére... ; WINKLER: *A Mátyásföldi repülőtér története*.

Az első, Magyarországról légi úton csempészés történetét osztrák napilapok közzölték le 1919. április elején. Baden bei Wienben működő nyolc (!) feketekezeskedelmet folytató nő 1919. március során, egy vasúti sztrájk miatt, négy repülőgépet (!) bérelt a bécsújhelyi repülőtéren. Azokat párban indítva Magyarországra repültek át, majd légijárműven-

{ Nemzetközi kitekintés. } Az államhatárokat átrepülő repülőgépek indítását és fogadását végző **légi határátkelőhelyek** az I. világháború katonai repülőterein jöttek létre, a légi kapcsolatokkal rendelkező győztes országokban. Már 1919. január 10-én megindult a brit *Királyi Légierő* (*Royal Air Force*) üzemeltetésében a London és Párizs közötti rendszeres légi forgalom. Bár ezt akkor még csak katonák és kormányhivatalnokok vehették igénybe, elsősorban a francia főváros környéki béketárgyalások kapcsán. A háború során lezárt brit légteret a polgári légiközlekedés előtt egészen 1919. április 30-ig zárva tartották. Az **első menetrend szerinti, államhatárt átrepülő, utasokat szállító polgári légi járatot** 1919. március 22-én indította a *Lignes Aériennes Farman* francia légitársaság. A párizsi Le Bourget és a brüsszeli Haren repülőtér között közlekedő menetet hetente teljesítették.² Az újonnan létrehozott légi határátkelőhelyek helyszínein csak csekély átalakításokat végeztek a polgári célokhoz igazítva azokat, katonai repülőtér jellegüket hosszú évekig megtartották. A brit légteret a polgári forgalom részére 1919. május 1-jén nyitották meg. Ezzel egyidejűleg kijelölték a nemzetközi viszonylatban közlekedő légi utasok kötelező vám- és útlevélvizsgálatára kijelölt repülőtereket, London környékén (egyedülként) Hounslow leszállómezejét. A brit és francia fővárosok között „csak” 1919. augusztus 25-én jött létre az első menetrend szerinti polgári légi kapcsolat, az *Aircraft Transport and Travel* vállalat révén, London-Hounslow-Párizs útvonalon. Az első, kifejezetten polgári céllal üzemelő állandó nemzetközi (vám)repülőtér majd 1920. március 29-én nyitják meg, a London déli határában fekvő Croydonban, ahol még évekig még ideiglenes építmények álltak az utazóközönség szolgálatában.³ Eközben a világháborút vesztes országokban legfeljebb belföldi légi utak indul(hat)tak meg.

Az **első magyarországi és magyar, kifejezetten adott célállomásra, utas szállítása érdekében lebonyolított nemzetközi repülőutak** a Tanácsköztársaság idejéhez, a szovjetekkel való kapcsolattartáshoz köthetőek. Ennek oka a kommunista magyar vezetés és a szovjet-oroszok földrajzi elszigeteltsége volt, amely felek között, az azokkal ellenséges hatalmak nem tették lehetővé a szárazföldi közlekedést. Azonban ezek a repülések még nem polgáriak, hanem államiak voltak, hiszen katonai repülőgépekkel szállítottak politikusokat, állami megbízottakat.

A fegyverszünetet kötött Magyarország, az 1919. március 21-én megalakult tanácskormány idején fegyveres harcokba bocsátkozott a megszálló hatalmakkal, elsősorban a csehszlovákokkal és a románokkal. A kommunista magyar önkényuralmi rendszerhez hasonló szovjet-oroszországi vörös kormány hamar kapcsolatot létesített a budapesti új vezetéssel. Már 1919. április 15-én reggel, a Kijevtől délkeletre fekvő Vinnicából, kétszemélyes, 260 lóerős *L.V.G. C.V* típusú repülőgéppel Viktor HODOROVICS szovjet katonai repülőgép-vezető útnak indult a magyar tanácskormány egyik politikai megbízottjával, aki egyúttal egy leendő rádiókapcsolat rejtjel-kulcsát is magával vitte. Az indulás után – ellenséges csapatok lövéseinek találatai és egy repülőgép-táma-

ként két-két nővel a fedélzetén 150 kg lisztet csempészték vissza Bécsújhelyre. Azonban a beszámoló eseményei kevésbé valószínű, hogy megtörténtek. Nehezen képzelhető el, hogy az akkor eleve nem túl népes Baden bei Wienben nyolc, nyilvánvalóan egymás versenytársaként működő feketekereskedő nő összefog egy ilyen vállalkozásért. Ráadásul az, hogy a repülőgép-vezetőn kívül nem egy-egy, hanem két-két nő is utazott az indokolatlanul 60–70 kilogramm csökkentette az eleve nem nagy felszálló-súlyú légijármű hasznos terhelését. (Az 1918. nyarán légitápostát szállító repülőgép 1+1 fővel is mindössze 80 kg hasznos terhet szállított, igaz legalább kétharmadnyi üzemanyag-feltöltés mellett.)

› Schleichhändler im Flugzeug.

² › LEARMONTH – NASH – CLUETT: *The First Croydon Airport, 1915–1928*. 18., 38. p. ; MONDEY: 228–231. p. ; PENROSE: 10–12. p.

³ › MONDEY: 120. p. ; PENROSE: 10–15. p.

dás ellenére, azokat sikeresen átvészelve – az első leszállást Szatmárnémeti szomszédságában, Szatmárpálfalva határában ejtették meg, ahol gyakorlatilag beléptek Magyarországra (a térség román támadását megelőző napon). A vármegye-székhelyen rendelkezésre álló kevés üzemanyag felvételét követően, Debrecen repülőtérét érintve (ahol ismételten benzint kaptak) érkeztek meg Budapestre, összesen 1.062 km megtételét követően, ellenséges haderők és területek felett. A szovjet pilóta megbeszélést folytatott Budapesten egy esetleges Budapest–Kijev és Budapest–Odessza útvonalú, rendszeres légi járat megnyitásáról. HODOROVICS Kijevbe, leszállás nélkül – megnövelt üzemanyagtartállyal – tervezett útját 1919. április 23-a reggelén kezdte meg Budapestről. (Végül félúton, Stanislaw/Stanislawóban [a mai Ivano-Frankivszkban] le kellett szállnia.)⁴ A következő hetek során még három alkalommal indultak útnak egy-egy utassal szovjet repülőgépek. Az A. A. SZAHNO és Rudolf G. PIJR, illetve Ivan I. BARISNYIKOV vezetésével, a kommunisták által igazgatott ukrainai területről Magyarországra tartó légijárművek román megszállás alatt álló területeken értek földet, ahol kettő román fogságba esett, illetve az egyik repülőgép eltűnt.⁵

Magyarországról **légi úton külföldre menekülés** első alkalommal 1919. április 22-én, Német-Ausztriába repülés során valósult meg. Aznap délben, Budapest felől egy repülőgép szállt le Bécsnél.⁶ NOPCSA Ferenc báró, az akkor már ismert öslénykutató és balkáni utazó egy korábbi repülési engedélyt felhasználva, egy vezetőjével rendelkezésre bocsátott repülőgéppel, Sopronba utazás céljával felszállt Budapestről. Azonban a légijármű nem a nyugat-magyarországi vármegye székhelyén, hanem attól – a tanácskormánynak a gazdagok üldözése, vagyonuk elkobzása elől menekülve – szándékosan eltérve, Bécsben szállt le. Az osztrák fővárosba, külföldre menekítés céljából a báró magával vitte több előkelő személy ékszereit és saját emlékiratát is.⁷ Ezzel a légi utazással NOPCSA báró lett az első magyar, aki légijárművel engedély és ellenőrzés nélkül távozott külföldre, és szintén az első magyar, aki légi úton értéktárgyakat csempészett.⁸ A következő, repülőgéppel történt külföldre szökésre már másnap, 1919. április 23-án délután sor került; akkor két magyar légijármű ért földet Schwechat és Fischamend települések között (Bécs óvárosától 16 km-re délkeletre). Az utazók a helyszínen hátrahagyták a repülőgépeiket, majd még a környékbeliek odaérkezése előtt távoztak a hely-

⁴ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 119–120. p. ; МАРАЕВ: Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот Украины. ; SUMIHIN ; TAMÁS György

HODOROVICS utasaként a különböző forrásokban eltérő személy került megnevezésre. E szerint vagy GYÖRGY Ferenc vagy FODOR József nevű magyar kommunista politikus repült a szovjet repülőgép-vezetővel Ukránból Magyarországra.

⁵ > A Tisza egész vonalát elérte a román hadsereg. ; Hivatalos román jelentések. ; МАРАЕВ: *Создание и деятельность управления красного воздушного флота Украины.*

Az egyik repülőgépet és az azon utazókat április 28-án fogta el román katonai járőr, a fedélzeten nagyobb mennyiségű rőpiratot is találtak. A másikat pedig május elején a Szilágy vármegyei Haraklány település (Zilahtól északnyugatra) határában szállt le, ahol román katonák fogták el a két orosz és foglalták le a járművéket.

> Orosz repülők Szilágy megyében.

⁶ > Der Angriff gegen die ungarische Räterepublik.

⁷ > CSAPLÁR ; [GYURKOVICS Györgyi 2018.04.21-én kelt elektronikus levelei alapján.]

Egyes, jóval későbbi írások NOPCSÁT, mint a világ első fegyveres repülőgép-eltérítőjét (is) említik. A történet szerint Sopron felé repülés közben, Győr felett a báró közölte a repülőgép-vezetővel, hogy nem az eredetileg meghatározott városba, hanem Bécsbe repülnek. Mivel a pilóta ellenkezett, ezért őt NOPCSA pisztollyal kényszerítette az osztrák fővárosba. Azonban GYURKOVICS Györgyi kutatásai és esemény-rekonstrukciója alapján a légijármű önkényes hatalomba kerítése vélhetően nem történt(het) meg. Feltehetően ez egy valamivel későbbi, valós eseményektől eltérő részleteket is tartalmazó, „kiszínezett” elbeszélés alapján terjedt el.

> TÁBORI ; [GYURKOVICS Györgyi 2018.04.21-én kelt elektronikus levelei alapján.]

⁸ A korai brit polgári légi utasjáratok egyik légijármű vezetője, 1919. júliusában – az előírások ellenére és azok megkerülésével – útlevél nélkül hagyta el az Egyesült Királyságot, majd Le Bourget repülőtérére, Párizsba megérkeztek (ottani korábbi francia katonatársai segítségével) útlevél- és vámvizsgálat nélkül jutott be Franciaországba.

> PENROSE: 14. p.

színről.⁹ Magyar kommunista vezetőknek és félkatonai alakulataik tagjainak esetleges külföldre szökése miatt, a jogszerűtlen belépésük megakadályozására, az osztrák kormány 1919. május első hetében a Magyarország felől érkező vasúti forgalmat megszüntette, egyúttal, ugyanez okból eredően, a magyar légtérből Ausztria fölé érkező repülőgépek elfogását is elrendelte.¹⁰ Ez után is előfordult repülőgéppel Magyarországról Ausztriába szökés. Győrből 1919. június 5-e reggelén szállt fel az a repülőgép, amely Mannswörth-ben (Schwechat keleti szomszédságában) kényszerleszállt; a ki-gyulladt repülőgép vezetőjét és egyik utasát a helyszínre érkező hatóságok előállították, a másik utas a helyszínen életét vesztette. Értesülések szerint igen nagy összegű készpénzt is találtak az utazóknál.¹¹

Olasz katonai repülők utaztak 1919. május 9-én kora délután Bécsből Budapestre, Rákosmezőre, illetve Mátyásföldre. (Aznap indult meg a tanácskormány északi hadjá-rata, a csehszlovák betörés visszaszorítása érdekében.) A két repülőgépből az egyikkel még aznap este visszatért a vezetője, míg a másik másnap érkezett meg az osztrák fő-városba. Május 13-án szintén olasz tiszt repült Bécsből Rákosmezőre, s még aznap visszatért Ausztriába.¹²

Mivel a Magyar Tanácsköztársaságnak nemzetközi támogatottságra nem volt esé-lye, az egyedüli segítséget Szovjet-Oroszország kormányának fegyveres beavatkozása biztosíthatta. (A minden oldalról fenyegetett Bajor Tanácsköztársaságnak erre semmi-lyen lehetősége nem lett volna, s az ottani önkényuralmi rendszer végül már 1919. má-jus elején elbukott.) A szovjet vezetőkkel történő kapcsolatfelvételre és tárgyalásokra SZAMUELY Tibor, a hadügyi népbiztos helyettes került kijelölésre. Ő, 1919. május 17-én pirkadatkor, DOBOS István pilótával egy – a hosszú útra átalakított – *Brandenburg* repülőgéppel Albertfalva üzemi repülőtéréről Kijevbe indult. Az út első leszállása Ung-várott volt, ahol elhagyták Magyarországot, majd a Kijevtől délnyugatra fekvő Vinnica település határában leszálltak. Kijevet, a kitűzött célt, az üzemanyag beszerzésének ne-hézsége miatt másnap késő este érték el, ahol miattuk kivilágították a kijevi repülő-iskola repülőterét. (A magyar népbiztos-helyettes onnét vonattal utazott Moszkvába.) A közel két hetes tartózkodást követően, az ukrán fővárosba visszatérve, a két magyar férfi, csomagjukban diplomáciai levelezésekkel, május 30-án először Kijevből Prosz-kurovba (mai neve Hmelnickij) repültek. Másnap, május 31-én indultak el Magyaror-szágra, útközben Tarnopolnál (ma Ternopil) leszálltak. Magyarországra a délutáni munkácsi leszállás során tértek vissza, s kora este érték el az albertfalvai repülőteret.¹³ A repülésre ez alkalommal is ellenséges vonalak és hadművelleti területek felett került sor. DOBOSékkal tartott egy *L.V.G.* repülőgépen Já. ANDERSZ szovjet pilóta és svájci kommunista utasa, Friedrich PLATTEN. (Utóbbi a körülzárt Szovjet-Oroszországból Magyarországon keresztül kívánt hazatérni.) Azonban a Kárpátok felett erősen felhős időben a magyar repülőgépet szem elől tévesztették, így eltévedtek, s majdnem kifogy-tak az üzemanyagból. Ezért ANDERSZ kedvező leszállóhelyet keresve, végül Vésztő fa-lu határában (Békéscsabától északkeletre) szállt le, hogy utántöltéshez benzint vásárol-jon. Azonban a falu lakossága feltartóztatta őket, majd a kikerülő román katonai külö-

⁹ > Ankunft ungarischer Flugzeuge in Wien.

¹⁰ > Szünetel a közlekedés Bécs és Budapest között.

¹¹ > Das Flugzeug von Mannswörth.

¹² > Flug Wien–Budapest.

Az első napon CESARINI (vagy CESARENI) százados és RALLABBIS (vagy RALLABBSIS) főhadnagy, utóbbi alkalom-kor VECE őrnagy repült a magyar fővárosba. (Valamivel később Bécsből a csehszlovák megszállás alá került Pozsonyba is repültek ezen olasz tisztek közül.)

¹³ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 120–121. p. ; SUMIHIN ; SZÍJ

nítmény őrizetbe vette az utazókat, lefoglalta a náluk lévő nagy összegű készpénzt és a légijárművüket.¹⁴ Egy román távirati közlemény beszámolója szerint majd 1919. június végén, Szentes térségében egy szovjet repülőgép hajtott végre kényszerű leszállást. Vezetője rövid időn belül román fogságba került, nagyon közel a Duna-Tisza-közéhez, amely a tanácsköztársaság ellenőrzése alatt állt. A pilóta elmondása szerint, a szovjet hadvezetés a magyar tanácskormány kérésére küldött akkor két repülőgépet Budapestre, hogy szükség esetén egyes kormánytagokat Szovjet-Oroszországba szállítsanak.¹⁵

A Tanácsköztársaság idején az előbbieken részletezett utak voltak az egyedüli polgári légi határátlépések, bár (úti) okmányok ellenőrzéséről, vagy azok elmaradásáról nem maradtak fenn források. Az áprilisban felvetett két ukrainai légi járat a tervezés szakaszában elnapolásra került, bár az aszódi *Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár Részvénytársaság* tervezői ekkorra már előterjesztették egy négymotoros, húsz férőhelyes utasszállító repülőgép terveit, amire azonban mégsem mutatkozott igény.¹⁶ Az albertfalvai *Magyar Repülőgépgyár Részvénytársaság* (MARE) mérnökei 1919. június 5-én kapták meg a tanácskormány vezetőitől egy két hajózó vezette tízszemélyes repülőgép megtervezésére majd megépítésére szóló megbízást. A bő egyhavi tervezést követően a légijármű munkálatait megkezdtek, s július legvégén már félkész állapotban volt: a három, 720 lóerő összteljesítményű hajtómű már beszerelésre került. A repülőgép a politikai helyzet jelentős változása miatt végül nem készült el, és így sosem emelkedett a levegőbe.¹⁷

A román haderővel (is) hadban álló magyar tanácskormány 1919. augusztus 1-jei bukását követően, már augusztus 3-án este bevonult az első román alakulat Budapestre, másnap a főerő is elfoglalta a magyar fővárosban kijelölt állásait. A megszálló haderő – az antant utasítására – a főváros és környéke repülőtereinek teljes repülőanyagát lefoglalta, majd elszállította. A megszállásuk teljes ideje alatt a magyar repülőgép-anyagok döntő többségét Magyarországról külföldre vitték, beleértve a 353 vagonnyi légijárművet, sárkányt, motort és alkatrészeket, mindezeket túl, előbbieik előállításához szükséges szerszámgépek egy jelentős részét is elszállították.¹⁸ Ez döntő kihatással lett a magyarországi repülésre.

Magyarország viszonylatában az egyik első hamis(ított) úti okmánnyal történő légi utazás 1920. januárjában vagy februárjában történt meg. Ekkor magyar katonai repülők az Ausztriában beszerzett tíz darab, korszerű *Phönix C.I* típusú katonai repülőgépet a Bécshez közeli Hennersdorfból repülték Szombathelyre. A légijárművek vezetői – egyikük három repülés révén – hamis (vagy hamisított?!) útlevél birtokában tették meg az utat.¹⁹ Azonban a Vas vármegyei repülőtéren, állomáshelyükön történt leszállásuk-

¹⁴ > МАРАЕВ: *Создание и деятельность управления красного воздушного флота Украины*. ; SUMIHIN ; Vésztőn elfogtak egy orosz repülőgépet.

¹⁵ > Die ungarische Machthaber zur Flucht bereit.

¹⁶ > WINKLER: Adatok az önálló magyar repülőgépipar történetéből.

¹⁷ > A népbiztosok tízülékes repülőgépe.

¹⁸ > CZIGLER: 32–35. p. ; EPERJESI ; OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére...

A magyar összeírás szerint, a román haderő által Romániába vitt repülőanyagok között 395 légijármű, 206 repülőgép-sárkány és 135 -motor volt; azonban ezek közül csak 91 repülőgép volt repülésre alkalmas állapotban. A román megszállás után készített összeállítás szerint 1919. végén, Magyarország területén 55 repülőgép-sárkány és 11 üzemképes motor maradt.

> OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére...

¹⁹ > CZIRÓK [tanulmány és annak 50. sz. jegyzete] ; RÉVÉSZ

A forrásokban említett útlevelek „hamis” mivolta, azaz teljes utánzata a kor technikai lehetőségei miatt kevésbé valószínű. Az említett útlevelekben nagyobb valószínűséggel hamisítás történt, azaz részleges jogellenes módosítás. Annak mikéntje, vagy célja nem ismert; az kapcsolódhatott az érvényességi időhöz, személyes adatokhoz, vagy akár az osztrák vízumhoz is.

kor vélhetően nem kellett az úti okmányokat átadni / felhasználni, hiszen ott ismertek voltak a leszállómező személyzete előtt.

Már 1919. őszén látható volt, hogy a veszteseket sújtó repülési korlátozásoknál kedvezőbb nem várható Magyarország esetében sem. Így a katonai repülésnek rövidtávon semmilyen jövője nem volt lehetséges. Ebből adódóan megkezdődtek az előkészületek a polgári légiközlekedés szervezésére, amely alkalmat teremtett volna a katonai repülők további foglalkoztatásának, ismereteik szinten tartására. Ennek megfelelően a légiközlekedés minisztériumi felügyeletét polgárosították; így az, 1920. januárjától a – közlekedési ügyekért is felelős – *Kereskedelemügyi Minisztérium* alá tartozott. A légiközlekedés igazgatására, szabályozására és felügyeletének végrehajtására 1920. februárjában létrehozták a – *Hadügyminisztérium* (37.) *Légügyi Osztályának* feladatait átvevő – *Kereskedelemügyi Minisztérium Légforgalmi Szakosztályát* (kezdetben II., majd 1921. júniusától XI. szakosztályi számozást kapott). Azonban a látszólag polgári minisztériumi irányítás és felügyelet mellett megmaradt rejtett katonai szervezetnek. Első vezetője, PETRÓCZY István ezredes lett, mint légügyi igazgató.²⁰

Már 1920. február 11-én megalapították a *Magyar Aeroforgalmi Részvénytársaságot* (MAEFORT), amely első légi postajáratát 1920. május 12-én indította el belföldön, a nyolc, újonnan érkezett osztrák *Phönix C.I* repülőgép átalakítását követően. Októberben már 22 forgalmi repülőgép állt a légitársaság szolgálatában.²¹ A rendszeres járatok megindítására majd csak 1920. november 7-én került sor, ünnepélyes keretek között.²² A vállalat vezetője GROSSCHMIED István szabadságolt sorhajóhadnagy, a világháború sikeres vadászipilóta volt, főfelügyelő megnevezéssel. A légitársaság vezető tisztségeit szintén szolgálaton kívüli vagy tartalékos katonatisztek töltötték be.²³ A MAEFORT célja volt a világháborús repülőgép-vezetők foglalkoztatása mellett a magyar katonai repülés rejtése is. Az első magyar légitársaság rövid működése során az albertfalvai és rákosi repülőtérről kiindulva üzemeltette belföldi légi postajárait, de számos más magyar repülőtéren is repültek gépei.²⁴ Azonban a rákosmezei repülőtér hamarosan végleg megszűnt.²⁵ A magyar légiközlekedési társaság a belföldi menetrend szerinti repülések során, teljes működése alatt összesen 16 utast is szállított.²⁶ Ez időben már tárgyalások folytak nemzetközi útvonalak megnyitásáról és fenntartásáról, amelyek a francia-román *Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne* (CFRNA) légitársasággal vezettek látszólag biztató eredményre.

A győztes és nyertes országok Magyarországgal 1920. június 4-én írták alá a békeszerződést, a Párizs melletti Versailles Nagy Trianon palotájában. Ezt a magyar országgyűlés majd csak több mint egy év elteltével ratifikálta. A békeszerződés életbe lépése következtében, Magyarország légtere felett a **repülés ideiglenes, de teljes tilalma** 1921. július 26-án kezdődött, hamarosan a magyar repülőgépek és kormányozható lég-hajók lefoglalása is kezdetét vette.²⁷ Az augusztus 1-jén felállított *Léghajózási Szövetségi Ellenőrző Bizottság* a Magyarországon fellelt és lefoglalt légijárművek megsemmisítését szeptember végén kezdte meg, tekintet nélkül azok alkalmazhatóságára vagy tulajdoni jogállására.²⁸ Ezzel megszűnt a magyarországi polgári légiközlekedés,

²⁰ > CZIGLER: 39. p. ; OLASZ: Lépések a honi légvédelem...

²¹ > CZIGLER: 39. p. ; CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 123–124. p.

²² > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

²³ > 1921.08.26-ai minisztertanácsi jegyzőkönyv. 7. napirendi pont. MNL MOL K27 70. cs.

²⁴ > SZABÓ Attila: Az első nemzetközi repülőverseny Budapesten.

²⁵ > RÉV: A Budaörsi Közforgalmú Repülőtér létesítésének története.

²⁶ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma.

²⁷ > 1921/XXXIII. tc. III. cím 132. Cikk, IV. cím 139. Cikk ; EPERJESI

²⁸ > MTI közlemény 1921.09.24. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1921.08.18.]

és a légi határátlépés lehetősége is, a *CFRNA*-val kötött megállapodás megvalósítása több szempont miatt is elnapolásra, majd módosításra került. Minden légijárművet és azok motorjait, köztük a *MAEFORT* repülőgépeit – mivel azok eredetileg katonai típusok voltak – a *Katonai Szövetségközi Ellenőrző Bizottság (KSzEB)*, illetve a *Léghajózási Szövetségközi Ellenőrző Bizottság* elkobzandónak, megsemmisítendőnek jelölte ki.²⁹ A bizottságok az 1921. év végéig 119 repülőgépet és 77 motort, továbbá alkatrészeket és gyártáshoz szükséges eszközt romboltak szét, továbbá lebontottak 7 hangárt és számos repülőtéri építményt is. (A légvédelmi tüzéséget szintén le kellett szerelni, majd át kellett adni a *KSzEB* részére.)³⁰ Ilyen feltételek mellett, valamint a *KSzEB* a katonai rejtést feltáró jelentése miatt, az első magyar légitársaságnak értelemszerűen nem maradt esélye a fennmaradásra, s a vállalat 1921. december 8-án felszámolásra került.³¹ Még 1921. augusztus 26-án a magyar minisztertanács hozzájárult a *MAEFORT* vezető tisztviselőinek állami légiforgalmi felügyelőkké és hivataltisztékké történő kinevezéséhez, míg GROSSCHMIED István állami légiforgalmi (majd légügyi) főfelügyelő lett.³² A légijárművek behozatalára, kivitelére és építésére vonatkozó teljes tilalmat a békeszerződésben megszabott féléves határidő lejártakor, jogosulatlanul meghosszabbították – többek között a hadi és polgári repülőgépek pontosabb meghatározásának szükségességére hivatkozással. Így a győztes hatalmak a magyar polgári repülést továbbra is lehetetlenné tették, miközben sajátjuk lényegében szabadon igénybe vehette a magyar légeret. A megnövelt időtartamú korlátozások, és a győztes államok elzárkózása Magyarországot igencsak hátrányos helyzetbe hozták velük és semleges országokkal szemben.³³

A Magyarországgal kötött békeszerződés külön részben tárgyalta a légi közlekedés átmeneti időszakra vonatkozó szabályait. Ennek értelmében Magyarországnak a *Nemzetek Szövetségéhez* történő csatlakozásig, vagy legkésőbb 1923. január 1-jéig a „Szövetséges és Társult Hatalmak”³⁴ légijárművei „teljesen szabadon repülhetnek és leszállhatnak” a légtérben. Továbbá leszállás nélkül átrepülhettek, valamint ugyanazon kedvezményben részesültek, mint a magyar honosságúak (igaz, magyar repülő eszközöket több mint egy évig nem tarthattak, illetve azok nem is repülhettek). Az említett időszakban a magyar jogszabályok csak olyan mértékben korlátozhatták az említett államok repülőgépei és levegőnél könnyebb eszközei közlekedését, amennyire azok a magyar légijárművekre is vonatkoztak. Ezen túlmenően Magyarország vállalta, hogy a Szövetséges és Társult Országok által elfogadott, légiközlekedésre vonatkozó egyezményeket – a fent említett időpontig – saját jogszabályai révén a korlátozás időtartama alatt alkalmazni fogja.³⁵

²⁹ > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

³⁰ > OLASZ: Katonai repülés Magyarországon a két világháború között, ...

Az 1921. tavaszán még meglévő katonai repülőgépek elrejtését az 1921. május 5-ei, a *Nagykövetek Tanácsa* által kiadott ultimátum után megkezdték. Két hónap alatt a szegedi repülőtérről 23, szombathelyről 15 légijárművet vittek, s rejtettek el akár majorságokban, tanyákon is.

Az Ausztriában lefoglalt és / vagy megsemmisített repülőanyag lényegesen nagyobb darabszámú volt az 1919. és 1921. közötti magyarországi veszteségeknél: 1.333 repülőgépet és 3.289 motort kellett átadni a szövetséges hatalmaknak.

> OLASZ: Katonai repülés Magyarországon a két világháború között, ...

³¹ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 125–126., 216–217. p. ; OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére...

³² > 1921.08.26-ai minisztertanácsi jegyzőkönyv. 7. napirendi pont. MNL MOL K27 70. cs.

³³ > EPERJESI ; OLASZ: Katonai repülés Magyarországon a két világháború között, ... ; SÁNDORFI: 91–92., 264–271. p.

³⁴ Szövetséges és Társult országnak minősült az Egyesült Királyság, Franciaország, Olaszország, Belgium, Görögország, Lengyelország, Portugália, Románia, a Szerb-Horvát-Szlovén Állam, Cseh-Szlovák Állam, Amerikai Egyesült Államok, Kuba, Nicaragua, Panama, Japán, Kína és Sziám is.

³⁵ > 1921/XXXIII. tc. III. cím 130. Cikk, XI. rész 260–267. Cikk

A győztes, illetve nyertes államok legtöbbszörének részvételével 1919. októberében, Párizsban megtartott nemzetközi konferencia zárásaként, október 13-án 27 ország képviselője aláírta a **Légiközlekedés Szabályozásának Egyezményét** (franciául „Convention portant réglementation de la navigation aérienne”). Ez soknemzeti szerződésben első alkalommal fogalmazta meg és rögzítette általános érvénnyel – a háború tapasztalatai alapján választva a korábbi évek elvi elgondolásaiból –, hogy egy állam az államterülete feletti légtérben kizárólagos szuverenitással bír. A szerződők közötti légi közlekedés részletes szabályozása mellett, e megállapodás nem engedélyezte, hogy tagállamokon kívüli ország repülőgépeit külön ideiglenes engedély nélkül beengedjék légtérükbe. (Azaz minden repülőút / menetrend szerinti járat részére eseti engedélyt kellett beszerezni.) Az egyezmény létrehozta annak végrehajtó szervezetét, a *Commission Internationale de Navigation Aérienne*-t (azaz *Nemzetközi Légiközlekedési Biztoság*ot; rövidítve: *CINA*) is, amely a *Nemzetek Szövetségének* alárendeltségében működött. A világháborúban részt nem vevő államoknak az egyezményhez történő csatlakozásra egyszerű lehetőségük volt, mindössze hivatalos bejelentő nyilatkozatot kellett tenniük. Azonban a szerződő államokkal szemben hadat viselő, volt központi hatalmakkal külön szerződést *CINA* tagállamok nem köthettek, a meghatározott későbbi időpontot követő csatlakozásukhoz pedig feltétel(ek)nek kellett teljesülnie, az a tagállamok döntésétől függött. Így a nem csatlakozó vesztes országok hátrányba kerültek, lényegében a magyar repülőgépek – köztük a menetrend szerinti forgalomból – kiszorultak a *CINA*-tagállamok légtéréből. Azonban a kirekesztő, öncélú rendelkezés jelentős nehézséget okozott az aláíró országok egy részének is. (Többek között, a Nyugat-Európa, valamint Csehszlovákia és / vagy Lengyelország, valamint Románia közötti légiforgalom gazdaságos és időben kedvező fenntartása érdekében Németország, illetve Ausztria és Magyarország légtérének igénybevétele elengedhetetlen volt.³⁶) A háborúban semleges európai országok sem írták alá az Egyezményt amiatt, hogy elsősorban Németországgal kölcsönös és korlátozás nélküli megállapodást köthessenek. Ez az igényük főként a tervezett járatnyitásaik szükségyszerű útvonalalaiból adódott.³⁷ A *CINÁ*-t aláíró 27 országból bő két és fél év során kilenc – köztük Franciaország és a Szerb-Horvát-Szlóven Királyság – ratifikálta azt, így az egyezmény majd csak 1922. július 11-én lépett életbe. A kirekesztés esetleges viszonyosság elvén történő alkalmazhatásának felismerése végül ahhoz vezetett, hogy az egyezmény vonatkozó cikkét a *CINA* már 1922. október 24-én módosította. Ennek következtében a tagállamok már – a *CINA* rendelkezéseivel és elveivel összhangban lévő – légiközlekedési szerződést köthettek az egyezményben nem részes országokkal. Így elviekben elhárult az akadálya, hogy külső állam repülőgépe egyes *CINA* tagállam légtérében közlekedjen, azonban ilyenek csak idővel és korlátozott számban jöttek létre. Magyarország az 1919. évi párizsi légiközlekedési egyezményhez sosem csatlakozott,³⁸ a volt központi hatalmak

³⁶ Párizs–Varsó útvonal Németország légtérén keresztül nagyjából 1.500 km volt, míg a német állam megkerülésével ugyanez legalább 1.800 km-t tett ki, számottevő tenger feletti szakaszokkal. Ugyanígy Párizs–Prága viszonylat esetében 900 km helyett 2.400 km volt. A Prága–Belgrád útvonal az osztrák és / vagy magyar légtér elkerülésével 800 km helyett legkevesebb 1.150 km megtételt tette szükségessé; a Prága–Velence útvonal pedig 550 km helyett 1.800 km volt (utóbbi esetében, Németország érintésével, de Ausztria elkerülésével „csak” 840 km volt a távolság).

³⁷ PENROSE: 23. p.

Dánia, Svédország és Norvégia vállalatai esetében a német légtér igénybevétele kulcsfontosságú volt, nem csak a Németország, hanem Svájc és Olaszország felé közlekedő légi járatok esetében is. (Stockholm és Róma távolság a német légtérben keresztül 2.100 km, míg azt és a szintén vesztes Ausztriát, illetve Magyarországot kikerülve 2.900 km volt kijelölt útvonalon.) Hollandiának a Holland Kelet-Indiákkal való leendő összeköttetés miatt volt fontos a német és az osztrák légtér átrepülhetősége.

³⁸ EPERJESI; SÁNDORFI: 73–102., 264–271. p.

közül is csak Bulgária írta alá, majd az 1930-as években. (Az Amerikai Egyesült Államok szintén nem lett tagja a CINÁnak.)

A román és délszláv, de elsősorban a csehszlovák légierő felderítő repülőgépei 1920. nyarától rendszeresen berepültek Magyarország légterébe. Az északról berepülő katonai légijárműveknek néhány esetben magyar területen kellett kényszerűségből leszállniuk. Azonban, a KSzEB folyamatos közbenjárása (nyomása) okán, a magyar illetékesek mindig kénytelenek voltak rövid időn belül kiadni az ilyen légtérsértő légijárművet és személyzetét. A magyar katonai vezetés már 1920. folyamán, a kirajzolódó új határok figyelembevételével újjászervezte a légi figyelőrendszert, amely azonban békében csak gyakorlatok ideje alatt került működtetésre. A katonai figyelő őrsöket a főváros néhány részén alakították ki, és létrehoztak egy távolabbi gyűrűt is. Ezek központja a budapesti Gellért-hegy Citadellájában volt, ide postai távbeszélőkön keresztül futottak be a vidéki jelentések. Azonban a begyűjtött és kiértékelte adatok alapján, amennyiben a szükség megkívánta volna – a fegyverszüneti egyezmény, majd a békeszerződés korlátozásai miatt – katonai válaszlépést nem foganatosíthattak.³⁹

A magyarországi politikai helyzet alakulása – és annak téves értékelése miatt – miatt **IV. Károly** (volt) magyar király⁴⁰ 1921. őszén úgy határozott, hogy **kényszerű külföldi tartózkodásából Magyarországra visszatér**. Ehhez a svájci *Ad Astra Aero* légitársaság egyik *Junkers F 13*-as repülőgépét bérelte ki, hogy segítségével átutazhasson Ausztria felett, ahol nem látták volna szívesen. Az utolsó magyar király, HABS-BURG-LOTHARINGIAI (IV.) Károly, feleségével és szűk kíséretével a Zürich-Dübendorf repülőtérrel 1921. október 20-án délben indult, és aznap délután 16:24-kor szálltak le a Fertő-tótól délkeletre fekvő Dénesfa határában, ahol a repülőgépet felfedezését követően csendőrök őrizték.⁴¹ Magyarországon e határátlépés volt az első eset, amikor azt (korábbi) államfő légi úton tette meg.⁴²

Budapest nemzetközi repülőtereinek forgalma 1922-től, és a magyar légitársaságok megalakítása

Budapest első nemzetközi légikikötőjének a *Magyar Általános Gépgyár (MÁG)* üzemi repülőterét jelölték ki, amely Mátyásföld település déli határában helyezkedett el. (I./A sz. melléklet) A kijelölt fel- és leszállóterület kezdetben mindössze 55 holdon terült el; a későbbi bővítést követően a 800×700 méter méretű terület 110 holdat tett ki. A létesítmény 1922-ben már rendelkezett a szerelő- és a fahangár mellett egy vasbeton repülőgép-csarnokkal is, amelyeket az év tavaszán a polgári légiközlekedés számára a MÁG-tól a *Közlekedésügyi Minisztérium* bérbe vett.⁴³ Budapest belvárosától 12,5 kilométerre fekvő repülőtér megközelítése a közel egy kilométerre fekvő helyi érdekű vasút megállóján keresztül (*BHÉV*),⁴⁴ valamint az ott várakozó bérkocsik, taxik révén volt

³⁹ > OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére...

⁴⁰ IV. Károly magyar király 1918. novemberi nyilatkozatában az „államügyek vitelétől” vonult vissza. A „visszavonulás” szó ellenben nem zárta ki a visszatérés lehetőségét. Az államfő aláírása mellett a szükséges miniszteri ellenjegyzés nem történt meg, így annak érvényessége vitatott volt.

⁴¹ > VÁGVÖLGYI: 44–46. p.

Az 59-es oldalszámú, 66-os szárnnyelzésű *Junkers F-13*-as repülőgépet a magyar hatóságok lefoglalták. Később a budapesti *Közlekedési Múzeum*, majd átszervezését követően a *Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum* repüléstörténeti kiállításán volt bemutatva 2015-ig, az otthont adó Petőfi Csarnok bontásának tervezett megkezdéséig.

⁴² A IV. Károly másodszori visszatérési kísérlete hatására megszavazott, a HABS-BURG-LOTHARINGIAI-ház trónfosztását kimondó magyar törvényt 1921. november 6-án hirdették ki.

⁴³ > LISZKAY-WEISEL ; RÉV: A Budaörsi Közforgalmú Repülőtér létesítésének története. ; WINKLER: A Magyar Légi-forgalmi Rt. megalakulásának ...

⁴⁴ E repülőtér vasúti megállója még 2017. nyarán is „Mátyásföld, repülőtér” nevet viselte a *Budapesti Közlekedési Központ* H8-as és H9-es vonaljelzésű helyiérdekű vasútvonalán (*HÉV*; a *MÁV-HÉV Zrt.* üzemeltetésében).

megoldható. (Hamarosan hét vidéki repülőtér későbbi működéséhez is hozzájárult a korlátozást felügyelő *Nagykövetek Tanácsa*.)

A nemzetközi légiforgalom megindítása céljából a magyar kereskedelemügyi miniszter 1922. május 10-én életbe lépett rendeletében intézkedett a budapest-mátyásföldi, a szegedi, a szombathelyi és a miskolci repülőterek vámrepülőtérre nyilvánításáról. A vámkülföld viszonylatában közlekedő légijárművek személyzeteinek és utasainak útlevél- és vámellenőrzésére csak az említett leszállómezőknél kerülhetett sor, amit általában azok forgalmi épületüknél hajtottak végre. A miniszter ugyanezekben a repülőtereken egyúttal repülőtér-gondnokságokat állított fel, amelyek a *Kereskedelemügyi Minisztérium* közvetlen irányítása alatt álló mátyásföldi gondnokság alárendeltségében működtek. Mindezekben túl, az 1919. október 13-án aláírt Légiközlekedés Szabályozása Egyezményének légtérre, légi közlekedésre és repülőgépek jelzéseire vonatkozó szabályait – a békeszerződésből adódó magyar kötelezettség miatt – előre meghatározott időpontig, 1922. december 31-ig terjedő időszakra, az egyezmény vonatkozó részeinek részletezése nélkül életbe léptette.⁴⁵ Az mátyásföldi repülőtér állandó vámkirendeltségének felállítására a május 10-ei rendelettel került sor. A Budapest-Mátyásföld légi kikötőben a menetrend szerinti forgalom beindulásának első hónapjaiban ideiglenes helyszínen, külön helyiség és különösebb felszereltség nélkül folytatták le az utazók szükséges hatósági ellenőrzéseit. Az indulásra várakozó repülőgép hangárjában elvégezték a vámvizsgálatot, az azon átesett utasok, mialatt az útlevelük kezelését folytatták, jó időben a hangár előtt felállított asztaloknál várakoztak a beszállásra.⁴⁶

A francia-román *CFRNA* már 1922. április 1-jén meg kívánta nyitni a magyar fővárosig, majd később onnan tovább tervezett útvonal-szakaszát. Azonban a *Léghajózási Szövetségközi Ellenőrző Bizottság* elhúzódozó engedélyezési eljárása miatt azt kezdetben két héttel elhalasztotta, majd végül csak a következő hónap legelején indíthatta meg Budapestre repülőgépeit.⁴⁷ A francia-román vállalat repülőgépei, amelyek a budapesti útszakaszait majd napokon belül először teljesítették 1922. április 29-én érkeztek meg a mátyásföldi repülőtérre. Ehhez az eseményhez kapcsolva, aznap délután 4 óra-kor sor került a légi kikötő polgári forgalom részére történő hivatalos és ünnepélyes megnyitásra.⁴⁸ Az **első utasok, akik magyar repülőtéren, menetrend szerinti járaton utazva lépték át a magyar államhatárt** 1922. május 2-án indultak illetve érkeztek, Budapest-Mátyásföldön. A legelső személyek a *CFRNA* Budapest–Bécs–Prága–Strasbourg–Párizs–Le Bourget nyitó útvonalára jelentkeztek kilépésre. A francia állampolgárságú kereskedő és a brit katonatiszt utasok útlevél- és vámvizsgálata az előzetesen tervezettnél kissé több időt vett igénybe; így a négy személyes *Potez IX* repülőgép negyed óra késéssel, 7:05-kor szállt fel Ausztria irányába. Az előző nap, május 1-je kora estéjére várt *CFRNA* első Párizs–Strasbourg–Prága–Bécs–Budapest járat Bécsben műszaki hiba, a futómű meghibásodása miatt nem tudott felszállni. (Az utasok így kényszerűségből az osztrák fővárosban éjszakáztak. A szükséges alkatrészt a május 2-a reggel indult Budapest–Bécs–...–Párizs járat vitte a Bécs–Aspern repülőtérre.) A javítás után, az első menetrend szerinti útvonalat teljesítő érkező repülőgép végül 1922. május 2-a délelőtt 11:45-kor szállt le Budapest-Mátyásföldön. Ez a járat három francia állampolgárságú utast, továbbá egy postaszakot és nyolc postacsomagot hozott a ma-

⁴⁵ > 45.264/1922. KM. r. ; *MTI* közlemény 1922.05.11.

A repülőtér-gondnokságok ténylegesen már 1922. március 1-jén megkezdtek munkájukat.

> OLASZ: Katonai repülés Magyarországon a két világháború között, ...

⁴⁶ > SEBŐK

⁴⁷ > *MTI* közlemény 1922.03.27.

⁴⁸ > M. E. ; Repülőjárat Budapest és Párizs között.

gyar főváros repülőtérére.⁴⁹ Az alig másfél ezer kilométeres távolság több-leszállásos megtételére több ok is volt: egyrészt az utasszállító repülőgépek kis hatótávolsága, másrészt az utasok be- és kiszállása adta kedvezőbb férőhely-kihasználás is.⁵⁰ Ez még évtizeden keresztül bevett gyakorlat marad a legtöbb légitársaság esetében. A CFRNA 1922. szeptemberétől heti háromszori járatát Budapestről Aradon – majd 1923-tól Belgrádon – keresztül üzemeltette Bukarestig, onnan pedig november 14-től már Konstantinápolyig (hamarosan neve Isztambul lett) közlekedett. Az útvonal korai kihasználtságát rendkívül jól példázza, hogy az első üzemévben a francia-román társaság 365 járatából (külön számítva a Bécs–Budapest, illetve Budapest–Arad szakaszokat) 162 nem szállított utast, esetleg csak árukat, postai küldeményeket.⁵¹ A budapest-mátyásföldi repülőtér első közforgalmi évében, 1922-ben, a nyolc hónap során 357 utas érkezett, indult vagy utazott át, s azok mindegyike a francia-román légitársasággal közlekedett. (Közülük 137 francia, 66 magyar, 40 amerikai egyesült államokbeli, 20 brit és 15 osztrák állampolgár volt.)⁵² Ez a heti hat üzemnapon naponta, átlagosan kevesebb, mint két határátlépő utast jelentett! A francia-román vállalat a Budapestet is érintő útvonalán a kezdeti időszakban az öt utasbefogadó-képességű *Blériot-SPAD S.33*-as és négyfős *Potez IX* típusú repülőgépeket üzemeltetett. Az előzőeknél nagyobb, hárommotoros, nyolcszemélyes *Caudron C.61*-es légijárművet 1924-től állították forgalomba a Párizs–...–Budapest–...–Isztambul útvonalon.⁵³ A francia-román vállalat 1924. november 15-től ideiglenesen felfüggesztette a Budapesten keresztül haladó Párizs–...–Konstantinápoly járatainak teljesítését, amit majd a következő évben újrakezdet.⁵⁴ (A CFRNA nevét 1925-ben *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne*-re [CIDNA] vál-

⁴⁹ > Ma reggel hétkor indult Parisba az első repülőgép. ; Megkezdődött a légi utazás Budapest és Páris között.

Az első két utas – akik Párizsba utazásuk alkalmával, május 2-a reggelén léptek ki Mátyásföldre – név szerint Claude ARNAUD és E. H. ALDARY őrnagy volt.

A francia-román légitársaság a korai időkben, a Budapestről indult járatát teljesítő repülőgépet Prágában – ahol csatlakoztak a varsói szárnyvonal utasai is – egy nagyobbra cserélte, s azzal repülték a fennmaradó szakaszt Párizsig. Ugyanez az eljárás volt a francia és a magyar főváros közötti vonalon is, ahol a csehszlovák fővárosból a kisebb légijármű folytatta az utat délkelet felé. A Budapestig teljesített útvonal első napjaiban a lékiposta továbbítása Prágában akadályokba ütközött, mivel a csehszlovák hatóságok – hivatkozva arra, hogy nincs postaküldemények légi szállítására vonatkozó egyezmény Magyarország és Csehszlovákia között – eleinte visszatartották a postaszakásokat.

> Ma indult egy repülőgép Mátyásföldről Párisba és ... ; Megindult a repülőgépjárat Budapest Páris között.

⁵⁰ Mivel a közbeeső repülőtereken is be- és kiszállhattak az utasok, ezért a Budapestet érintő valamennyi légi járatnál ismertetésre kerül a teljes útvonal. A későbbiekben, zárójelben azon városok kerülnek ismertetésre, ahol utasok ki- és beszállására nem volt lehetőség (tervezett műszaki megállások), vagy beszállásuk nem volt engedélyezett. Utóbbi történhetett amiatt is, hogy a légi járat – az egyezmények vagy azok hiánya miatt – nem vehetett fel utast abban az esetben, ha a járat iránya a repülőgép honossága szerinti országból kiinduló volt. (Ez ugyanis sért[h]ette egyes ország légitársaságának érdekeit.)

⁵¹ > A párizs–budapest–Konstantinápolyi légivonal megnyitása. ; MONDEY: 231–233. p. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma.

A francia-román légitársaság menetrend szerinti Párizs–...–Budapest–Belgrád–...–Konstantinápoly járatát megelőzően eseti utakat is teljesített a délszláv fővárosba. A szerb-horvát-szlovén király és román hercegi menyasszonya közötti, 1922. június eleji esküvő alkalmával a budapesti útvonalat Belgrádig teljesítették, a magyar fővárosban történő éjszakázással kivételre.

> A Petit Parisien és az Excelsior munkatársai ...

⁵² > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma.

A tanulmányok formájában, VÁRSZEGHY János, majd PETRICHEVICH-HORVÁTH Miklós közlésében megjelent magyarországi légiforgalmi adatok külön járatnak tekintették a Bécs–Budapest és a Budapest–Belgrád, stb. szakaszokat, még abban az esetben is, ha a repülőgép ugyanazon járat keretében teljesítette a két távot. Ebből eredően azok az utasok, akik nem hagyták el a rövid budapesti pihenő során a repülőgépet, hanem folytatták útjukat, azok minden egyes személye 2 főnek számított a kimutatásokban, a két világháború között mindvégig. Ebből kifolyólag, ahol a későbbiekben elkülönülten áll rendelkezésre az átutazók száma, ott a valóságban csak feleannyi személyt jelentett. Az átutazók / átszállók ilyen számítási módja még a 2000-es évek legelején is alkalmazásban volt. Ez, természetesen a repülőtéren megfordult valós személyek számát akár jelentősen is torzítja.

⁵³ > WINKLER: A Mátyásföldi repülőtér története.

⁵⁴ > 29.873/1924. KM. r.

toztatták.)⁵⁵ A francia-román vállalat Budapesten keresztülhaladó járata – a magyar kormánytól kapott engedélynek eleget téve – a kezdeti években Mátyásföldön repülőgépet váltott. Az érkező repülőgép leszállását követően a forgalmi épület előtt állt meg, ahol a szükséges ellenőrzések mellett az utasok átszálltak, és a poggyászokat, árukat átrakodták az indulásra készen várakozó másik légijárműbe.⁵⁶ Ezáltal, szintén a CFR-NA által vállalt kötelezettsége alapján, magyar repülőgép-vezetők is repülhették a Párizs–...–Isztambul vonal egyes szakaszait.

{ Nemzetközi kitekintés. } Nemzetközi példaként, a holland *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* vállalatot 1919. október 7-én alapította Albert PLESMAN (máig ez a legrégebbi, azonos néven üzemelő légitársaság). Az első légi járata 1920. május 17-én indult, London–Croydon–Amszterdam útvonalon. A svájci *Ad Astra Aero* légitársaság – elsőként a svájci vállalatok közül – 1922. június 1-jén nyitotta meg első nemzetközi járatát, Genf–Zürich–Nürnberg útvonalon.⁵⁷ Az 1912-ben létrehozott Bécs–Aspern repülőteret – az ausztriai légi korlátozások feloldását követően – 1922. június 9-én kelt osztrák szövetségi pénzügyminiszteri határozattal nyilvánították vámrepülőtérré, azaz nemzetközi forgalom számára megnyitott légi kikötővé.⁵⁸

A magyar légtérbe 1922. augusztus 7-én – az előző nap, a svájci Genfből útnak indult 11. „Gordon Bennett Kupa” nemzetközi légballoon-versenyen részt vevő – több versenyző léggömb is berepült. Végül négy légijármű a vezetőivel és utasaival Magyarország különböző részén, baleset nélkül földre szállt.⁵⁹ Ez volt az első alkalom, hogy egy időben indult, levegőnél könnyebb légijárművel végrehajtott verseny több tagja is külföldről berepült, majd leszállt magyar területen.

A magyarországi légtér feletti felségjogot a magyar állam 1922. szeptember 18-án, Magyarországnak a *Nemzetek Szövetségéhez* történő csatlakozása jogán szerezte vissza. Így már csak az illetékes magyar hatóság engedélyével rendelkező külföldi légijárművek közlekedhettek Magyarország felett; ezzel megszűnt a trianoni békeszerződést aláíró győztes államok kiváltsága, engedménye. A békeszerződés értelmében a repülőgépek, azok egyes darabjainak és alkatrészeinek gyártására, behozatalára és kivitelére vonatkozó tilalmaknak már 1922. január 26-án meg kellett volna szünnie. Azonban a békeszerződéssel ellentétes módon azt meghosszabbították, s csak a népszövetségi tagság harmadik hónapjában (!), 1922. november 17-én oldották fel azokat. Mindezen túlmenően, a trianoni diktátum részéről fel-nem-jogosított módon, a *KSzEB*, illetve a *Nagykövetek Tanácsa* – úgy mint Németország esetében történt – katonai légijárműnek minősített Magyarország tekintetében minden légijárművet, amely 60 lórónál erősebb motorral rendelkezik, a repülőmagassága meghaladja a 4.000 méter, 170 km/óra sebességnél gyorsabban képes repülni teljes megterhelés mellett, valamint ha

⁵⁵ > EPERJESI ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma.

⁵⁶ > Séta a repülőtereken.

⁵⁷ > VÁGVÖLGYI: 39. p.

⁵⁸ > 360/1922. osztr. PM. közl.

⁵⁹ A belga Mathieu LABROUSSE „La Ville de Bruxelles” nevű léggömbje Szombathely mellett szállt le. Az amerikai egyesült államokbeli „Army” nevű pedig délelőtt 9 óra után Csörötnék határában (Szentgotthárdtól keletre) ért földet Oscar WESTOVER őrnagy irányításával és egy utasával. (Őket a helyszínrre érkező körjegyző igazoltatta elsőként, majd az összecsomagolt légijárművel, Szentgotthárdnál kilépve visszaindultak Svájcba.) Szintén aznap, 11 órakor a Fejér vármegyei Mórton 6 km-re nyugatra a francia „Picardie” fejezte be útját, Maurice BIENAIMÉ vezetésével. A szintén amerikai H. E. HONEYWELL vezette „Uncle Sam” léggömb a pedig a legkeletebbre repült Magyarország felett, s Tápíó-szecső mellett szállt le még augusztus 7-e folyamán.

> Der Gordon Bennett-Preis für Freiballone. ; Gordon-Bennett balloon race. ; Idegen léghajó a csörötneki határban.

A verseny győztese, a belga Ernest DEMUYTER a „Belgica” gázléggömbön az északkelet-romániai Ocnița faluig repült, valószínűleg a magyar légtér egy kisebb részén is áthaladva.

> Der mutmaßliche Sieger im Gordon-Bennett-Rennen.

az utóbbi kettő felső határát elérték, akkor a hasznos terhelés személyzettel együtt – a 600 kg-ot meghaladja.⁶⁰ Ugyanígy a léghajókra is szigorú korlátozások voltak alkalmazva. A megengedett teljesítményekre vonatkozó korlátok számottevő hátrányba hozták a repülőgépeket üzemeltetni, birtokolni szándékozó magyar vállalatokat, magánszemélyeket. A magyarok részére engedélyezett légijárművek tulajdonságai a korabeli nyugat-európai utasszállító repülőgépek mögött jelentősen elmaradt.⁶¹ Az előbb ismertetett teljesítmény-korlátozást hamarosan valamelyest enyhítették. Mindezen hátrányok ellenére, a polgári légiközlekedés (újbóli) beindításának lehetőségére építve rövid időn belül két magyar vállalatot is megalapítottak. A nemzetközi útvonal majdani megnyitását elősegítette az ebben az időben kötött magyar-osztrák ideiglenes légügyi megállapodás is.⁶²

A magyar légi felségjog megsértésére már 1922. szeptember 23-án sor került. Aznap reggel, a franciaországi Metz-ből indult két francia katonai repülőgép kora délután Mátyásföldön leszállt. Az akkor már öt napja szükséges repülési engedélyt a légijármű vezetői a magyar kormánytól nem szerezték be előzetesen (később arra hivatkoztak, hogy a repülés eltervezésekor Magyarország még nem volt a *Nemzetek Szövetségének* tagja). Ekkor a repülőter vezetője tiltakozását fejezte ki, de ennek ellenére a francia katonatiszt repülőgép-vezetők felszálltak, s Bukarest felé folytatták útjukat. Az érintettek a visszaúthoz az illetékes magyar hatóság engedélyét, annak megkezdése előtt megkérték és meg is kapták.⁶³

A légi közlekedés szabályairól 1922. december 14-én kelt az első magyar, miniszterelnöki rendelet. Ez mondta ki közvetlen módon első alkalommal, hogy „a magyar állam felségjoga a területe felett lévő légtérre is kiterjed”,⁶⁴ tételesen szabályozta a légi közlekedést, a légitársaságok működésének feltételeit is. Ezen túlmenően meghatározta a külföldről érkező, illetve oda induló repülőgépekre vonatkozó előírásokkal is, amely értelmében azok csak „vámhivatali felügyelet alatt álló közforgalmú repülőtéren vagy léghajókikötőben” kezdhetik meg, vagy fejezhetik be repülést, a kényszerhelyzeti leszállást kivéve. A jogszabály e rendelkezés megszegőit (is) egyúttal büntetni rendeli. Külön rendelkezés határozta meg a hírközlő eszközök alkalmazását is. Ennek megfelelően a külföldi légijárművek vezetékek nélküli távíróját, rádióját és más hasonló be rendezéseit csak a belső, illetve légiközlekedési szolgálat érdekében használhatták. A rendelet nem érintette a fennálló posta- és vámelőírások – behozatali, kiviteli és átszállítási – tilalmait, korlátozásait.⁶⁵ Egyúttal a közlekedésügyi miniszter által 1922. májusában életbe léptetett átmeneti szabályok hatályukat veszítették.

A *Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság* (korabeli rövidítése *ML Rt.* volt) 1922. november 19-én alakult meg WILCZEK Frigyes gróf kezdeményezésére, amely a nemzetközi postaforgalom kiszolgálása mellett már a kezdetekben törekedett az utasforgalmi üzemre is. A vállalkozás az állami támogatottságnak köszönhetően a Bécs–Buda-

⁶⁰ › 1921/XXXIII. tc. III. cím 130., 131. Cikk, IV. cím 139. Cikk ; 45.332/1924. KM. r. ; EPERJESI ; OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére... ; SÁNDORFI: 101–102., 265–271. p.

⁶¹ Például a francia-román *CFRNA* által 1922-ben már üzemeltetett 5 utasbefogadó-képességű *Blériot-SPAD S.33*-as repülőgép 1.000 kg hasznos teherrel tudott felszállni, 260 lóerős motorja 180 km/órás sebességet is biztosíthatott. A holland *KLM* által 1921-ben szolgálatba állított *Fokker F.III*-as légijárművek a 230 lóerős motorjukkal elérték akár a 150 km/órát, hasznos terhelésük (ide értve az utasokat és poggyászaikat is) 700–800 kg volt.

⁶² › SÁNDORFI: 270. p.

⁶³ › Francia hadi repülőgépek Magyarországon. [18. sz.] ; Francia hadi repülőgépek Magyarországon. [20. sz.] ; *MTI* közlemény 1922.10.06.

⁶⁴ A légi terület alatt ekkor, az államhatárnak a Föld középpontja felől a világűr felé, a föld- és vízfelszín fölé terjedő síkja által határolt terület volt. Felső határát a gyakorlatban az ember, vagy az általa készített eszköz révén elérhető – ekkoriban fokozatosan felfelé növekvő – magassági szint adta meg.

⁶⁵ › 10.270/1922. ME. r.

pest–Belgrád útvonalra, magyar részről kizárólagosságot nyert. Az első időszakban holland *Fokker F.III* típusú egymotoros, felsőszárnyas repülőgépekkel tudták teljesíteni a menetrendet, amely faborítású kabinjának bőr foteljeiben öt utas szállítását tette lehetővé. A repülőgép utazósebessége 135–140 km/óra, s repülési hatótávolsága 550 kilométer volt. A repülőgépek magyarországi forgalomba helyezésére végül csak 1923. április második felében került sor, így a nemzetközi járatok ezt követően indulhattak meg.⁶⁶ A *ML Rt.* légitársaság hazai központját a mátyásföldi repülőtérén alakította ki, rendezte be, ahol a vállalat azt ingyenesen vehette igénybe az állam által biztosított, öt évre szóló illeték-, adó- és vámkedvezmény mellett.⁶⁷ A *MÁG* mátyásföldi gyáregységének oldalában álló – 80×20 méteres, volt repülőgépgyártó – hangárját idővel az *ML Rt.* / *MALERT* vette bérbe.⁶⁸

A *ML Rt.* nemzetközi járatának megindítása az elhúzódó nemzetközi szerződéskötések miatt még váratott magára, azonban 1923. június végéig 440 belföldi túrarepülést bonyolított le, és két ízben bécsi alkalmi repülést is végzett. A társaság első menetrend szerinti külföldi járata 1923. július 30-án indult, Budapest–Bécs útvonalon.⁶⁹ (A légitársaság forgalmának további története alább olvasható.)

A magyar repülőgépek menetrend szerinti, kereskedelmi célú külföldre közlekedésének előfeltétele volt a szomszédos országokkal kötött légügyi megállapodás. Ennek tárgyalása az osztrák kormánnyal már 1923. június 11-én kezdetét vette, s már a hónap közepén aláírásra is került az ideiglenes légiforgalmi egyezmény. A magyar és osztrák főváros közötti rendszeres légi járat teljesítésére magyar részről az *ML Rt.* nyert jogot (útvonalengedélyt), míg az osztrákokéról az *Oesterreichische Lufverkhers A.G. (ÖLAG)*. Azonban utóbbi – repülőgépei leterheltsége okán – a két kormány egyetértésével az *Aeroexpress*-szel szerződött a légi járatok lebonyolítására.⁷⁰ A többi szomszédos állammal légiközlekedési megállapodás majd csak jóval később valósul(hatot)t meg.

A magyar *Aeroexpress Részvénytársaság*ot 1923. január 10-én alapította meg JAN-KOVICH-BÉSÁN Endre gróf, valamint vállalkozó-társai és a német *Junkers Flugzeugwerk A. G.* A légitársaság az akkor legkorszerűbb, teljesen fémtestű német *Junkers F 13*-as egymotoros repülőgépeket helyezte üzembe, 4(+1) utasüléssel, amelynek vízi változatát kívánták hosszú távon üzemeltetni.⁷¹ Ennek ellenére kezdetben csak szárazföldi repülésre kaptak engedélyt, igaz díjmentes hangár- és repülőtér-használattal a mátyásföldi légi kikötőnél. Bár a magyar kormány három nemzetközi járatra is engedélyt adott, azonban azok megindítása a szomszédos államokkal kötendő szerződések elmaradása miatt nem volt megvalósítható. A légitársaság központi irodáját a budapesti Gellért Szállóban nyitotta meg.⁷² Az *Aeroexpress Rt.* csatlakozott az 1923. októberében létrehozott *Transeuropa Unio* légitársaság-szövetséghez, így a szintén tag *Oesterreichische Lufverkhers A.G. (ÖLAG)* révén – amely a magyar vállalatotól elvileg bérelte a járatot – végül jogosult lett a Budapest–Bécs útvonal üzemeltetésére.⁷³ (A vízi repülőgépek alapszabályként a vízfelületek felett közlekedhettek, azt csak olyan távolságban és magasságban hagyhatták el, hogy motorleállás esetén vízfelületre tudjanak leszállni.

⁶⁶ > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

A *ML Rt.* által megrendelt hat repülőgéppért végül 129.000 holland forintot kellett fizetni, repülőgépenként 21.500 guldent.

⁶⁷ > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

⁶⁸ > WINKLER: A Mátyásföldi repülőtér története. [Fényképmelléletek alapján.]

⁶⁹ > *MTI* közlemény 1923.07.30.; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

⁷⁰ > RÉV: Adatok és tények az *Aeroexpress Rt.* történetéhez.

⁷¹ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 218–219. p.

⁷² > VÁGVÖLGYI: 50. p.

⁷³ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 218–219. p.

Bár amíg a vízfelületen tartózkodtak addig a hajózásban alkalmazott jelzéseket kellett használniuk, azonban ekkor sem minősültek vízi járműnek.⁷⁴⁾

A repülőútra, amely során **magyar légitársaság repülőgépe első alkalommal szállított utast külföldre, egyúttal az első utasjárat, amely során a határforgalom-ellenőrzést nem budapesti repülőtéren hajtották végre**, 1923. május 6-án került sor. Aznap a magyar *Aeroexpress* szárazföldi le- és felszállásra alkalmas H-MACE lajstromjelű *Junkers F 13* repülőgépét maga a vállalati főpilóta, MAIER József (I. világháborús volt tábori pilóta, százados) repülte, akit egy szerelő is kísért. A különjárat teljesítése érdekében a légijárművet reggel először a mátyásföldi repülőtérről a szombathelyire vitték. A szombathelyi repülőtéren, búcsúztatásukat és kiléptetésüket követően gróf MIKES János megyéspüspök és titkára, dr. PALKÓ János délben szálltak be a repülőgépbe, hogy a magyar egyházi vezető a pápához utazzon audienciára, jelentéstételre. A repülőgép első nap, osztrák légtéren keresztül, Szombathely–Udine útvonalon repült, majd – a tiszteletükre rendezett fogadás miatt – másnap tették meg az Udine–Róma szakaszt. MIKES püspök és kísérete május 13-án indult vissza az olasz fővárosból, de ezúttal is Udinében töltöttek néhány napot. Végül május 16-án szálltak le Szombathelyen, ahol megtörtént a beléptetésük és a népes, ünneplő fogadásuk. Ekkor történt magyar repülőgéppel első alkalommal, hogy légi útja során **más állam katonai repülőgépei tisztelgő díszkíséretet** adtak. Róma felé tartó úton, Udineből Paduáig, illetve hazafele, Udinétől az olasz-osztrák határig öt olasz vadász-repülőgép repült kötelékben a magyar *Junkers F 13*-sal.⁷⁵

Mivel az *Aeroexpress Rt.* legtöbb légijárművét tavakról és folyókról kívánta üzemeltetni, ezért a Fővárosi Tanács Budapesten, a **Szent Gellért térnél vízi leszállóhelyet és kikötőállomást** jelölt ki a részére. A Ferenc József-híd (a mai Szabadság-híd) budai hídfőjétől délre, a Szent Gellért rakpart mellé telepített pontonkikötőhöz csatlakozva, a dél felé húzódó Duna-szakaszon le- és felszálló folyófelületet jelöltek ki, így a vízi repülőgépeknek több mint 800 méter folyó állt rendelkezésre a felemelkedéshez. A vízi repülőállomást, az említett helyen egy nagyobb, virágládákkal koronázott korláttal szegélyezett úszóterasz alkotta vízben. (Jó idő esetén, elsősorban az indulásra várakozó utazók kényelmét szolgálták az oda kihelyezett nádfonatú karosszékek.) E pontonok egy feljárópalló révén voltak összekötve a rakparttal, ahol a támfalhoz simuló, kis fa pavilont emeltek felvételi épületként. A légitársaság alkalmazottai mellett a hatósági személyek is itt látták el feladatukat, s ezeken túlmenően, kis műhelynek is otthont adott. Késő ősztől tavaszig, a szeles és esős idő ellen védelmet nyújtandó, a teraszos ponton helyett, egy másik úszótestre kis faépületet emeltek, közepén toronyszerű emelettel, amely alkalmi forgalmi irodaként és szolgálati helyiségeként is működött.⁷⁶ A belföldi viszonylat mellett a külföldre utazók is e kikötőpontonokat, helyiségeket vették igénybe. Az okmányok ellenőrzését vélhetően a híd és folyó átelles oldalán működő – lényegesen nagyobb forgalmú – vízi határátkelőhely útlevél-ellenőrzésre kijelölt folyamőrei hajtották végre. A vízi repülőgépek állandó repülőterének jogi hátterét az 1924. február 22-én kelt magyar miniszterelnöki rendelet adta meg, amely módosította a légi közlekedésről szóló 1922. december végi rendeletét. Ennek értelmében a repülőtér és léghajókikötő mellett működhetett „vízi repülőállomás” is. Amennyiben azok a légügyi hatóság által már kijelölve voltak és vámhivatali felügyelet alatt

⁷⁴ › 45.396/1924. KM. r. 27., 30. §

⁷⁵ › Im Flugzeug zum Vatikan. ; Mikes püspök légiútja Rómába és vissza.

⁷⁶ › CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 218. p. ; VÁGVÖLGYI: 50. p. és 58. ábra ; Séta a repülőtereken. ; [Korabeli fényképek alapján.]

álltak, akkor nemzetközi légiforgalom számára is igénybe vehették. A Szent Gellért téri (budapesti) vízi repülőállomást az 1924. március 8-án kelt kereskedelemügyi miniszteri rendelet jelölte ki légi határátkelőhelyé.⁷⁷ A Szent Gellért rakparti repülőállomás kizárólagos használója mindvégig az *Aeroexpress* társaság volt, megszűnését követően a Duna budapesti szakaszán 1943-ig nem jelöltek ki hasonlót.

A dunai repülőállomásról az első menetrend szerinti Budapest–Bécs járatok 1923. július 15-től indultak meg, s a téli hónapokban vasárnap kivételével is működtették azokat. A járatok a téli menetrend szerint Budapest–Szent Gellért rakparttól 08:30-kor szálltak fel, és 11:00-kor érkeztek vissza Bécs–Nussdorf/Jedlesee-ből a magyar fővárosba,⁷⁸ ami ekkor még két repülőgép üzemben tartását igényelte ezen útvonalon. Az 1924. tavaszára módosult menetrend szerint Budapestről naponta, reggel 9 órakor induló járat két és fél óra alatt tette meg Bécsig az utat, s a magyar fővárosba 16:45-kor érkezett vissza (a menetjegy egy útra 35 svájci franknak megfelelő magyar korona volt).⁷⁹ A vállalat 1923. második felében 134 bécsi járata során 306 utast szállított, 1924-ben 423 alkalommal összesen 1.376 főt. Ezzel az *Aeroexpress* jelentősen nagyobb kihasználtságot ért el, mint a *ML Rt.* ugyanezen időszakban. A légitársaság járatait – az akkor legkorszerűbb repülőgépein túl – a repülőtereinek belvárosokhoz való közelsége, azok könnyű megközelíthetősége tette vonzóbbá a mátyásföldi, és részben a bécs-asperti érkezések és indulások ellenében. Az *Aeroexpress* járatai 1924. nyarán 07:30-kor és 16:00-kor indultak Budapestről Bécsbe, míg az ellenkező irányból 10:30-kor és 18:30-kor érkeztek meg a menetrend szerint a repülőgépek.⁸⁰ Ebből eredően a vámvizsgálatot és az útlevel-ellenőrzést végrehajtó vámhivatali és rendőrségi közegek nem tartózkodtak állandó jelleggel a légi határátkelőhelyen. Oda csak az indulást és a tervezett leszállást megelőzően érkeztek, hogy a megközelítőleg 20–25 percet meg nem haladó tevékenységüket elvégezzék. Az utolsónak bizonyuló teljes üzleti évben, 1925-ben 650 nemzetközi járat során 2.145 személyt szállított a magyar légitársaság a *Junkers F 13*-as repülőgépeivel. A *Transeuropa Unio* légitársaság-szövetség a német támogatottság miatt 1925-ben feloszlott, így az *Aeroexpress* már nem tudta üzemeltetni a Budapest–Bécs járatot, s 1926 elején üzemszerű működését felfüggesztette. Azonban még évekig bejegyzett részvénytársaságként szerepelt a cégbíróságon, igaz repüléseket már nem folytattak, így felszámolása elkerülhetetlenné vált.⁸¹

Az 1923. év első felében tovább nőtt azon esetek száma, amikor a magyar kormány engedélye nélkül vették igénybe a magyar légteret, átrepülés igényével. Ebből kifolyólag, a magyar királyi belügyminiszter 1923. július 11-én körrendeletben szabályozta, hogy a rendőrhatalóságok „különös gondos figyelemmel” **ellenőrizték illetékeségi területük légtérében közlekedő, illetve az esetlegesen leszálló repülőgépeket.** (E szolgálati feladat későbbi elnevezése „légtérfigyelés” lett.) A jogtalanul közlekedő légijárművek leszállása esetén azt le kellett foglalni, s a fedélzetén tartózkodókat elő kellett állítani. (Mindezeket, polgári légijármű esetén a belügy-, illetve a közlekedésügyi minisztérium, katonai esetén a *Honvédelmi Minisztérium* haladéktalan értesítése mellett volt végrehajtandó.)⁸² Azonban a magyar hatóságok lényegében tehetetlenek voltak azokkal a járművekkel szemben, amelyek nem szálltak le. Ugyanis a békeszer-

⁷⁷ > 1.630/1924. ME. r. ; 45.264/1924. KM. r.

⁷⁸ > LATHAM: 23. p. ; RÉV: Adatok és tények az *Aeroexpress Rt.* történetéhez.

⁷⁹ > VÁGVÖLGYI: XXXIII. p.

⁸⁰ > *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1926.*: 379. p. ; RÉV: Adatok és tények az *Aeroexpress Rt.* történetéhez. ; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

⁸¹ > RÉV: Adatok és tények az *Aeroexpress Rt.* történetéhez.

⁸² > 65.447/1923. BM. kr.

zódás előírásai szerint, a magyar állam repülőgépet nem állíthatott rendvédelmi, vagy határvédelmi szolgálatba sem. Így a magyar kormány egyedüli eszköze (tüzérség alkalmazását nem számítva), a jogtalan be- és kirepülések észlelését követő diplomáciai tiltakozás volt. Ennek eredménye és ereje azonban, mint a vesztes magyar állam jogorvoslati igénye, az érintett szomszédos fél hozzáállásától, szándékától jelentősen függött. A magyar kormány 1923. folyamán kérelemmel fordult a *Nagykövetek Tanácsához*, felfegyverzett rendvédelmi repülőgépek engedélyezése tárgyában. Ennek keretében 2 századot, összesen 8–10 repülőgéppel a leendő légi csendőrséghez kívántak igénybe venni, és a folyamórság feladatának ellátásához (elsősorban a hajóforgalom figyelemmel kíséréséhez és az árvízvédelmi feladatok elősegítéséhez) további egy századot terveztek volna felállítani. A *Nagykövetek Tanácsa* elvekben hozzájárult állami repülőgépek tilalmaihoz kapcsolódó engedményekhez, azonban a fedélzeti fegyverzetet, és ezzel az egész előterjesztést elutasították.⁸³

Az említett új szabályozással és a kiadott útvonalengedélyek alapján a belügyminiszter 1923. július 11-én kijelölte az első nemzetközi légi útvonalakat. Ezek a meghatározott azonosítási pontok között, két oldalt 5–5 kilométer szélességben voltak igénybe vehetők (folyosó-szerűen). A bécsi és belgrádi állandó útvonal mellett alkalmoszerűen, de „kivételes engedély” alapján az aradit is igénybe vehették a *CFRNA* légijárművei.⁸⁴ A kijelölt repülési útvonalak (lényegében folyosók) révén létrejöttek a légi határkapuk is, ahol a magyar államhatár be- és kifelé irányban átrepülhették az engedélyes légijárművek. E szerint, ilyen határszakasz volt a kezdeti években Oroszártól nyugatra, Tiszaszigettől délre, illetve Battonyától keletre. (III./A sz. melléklet) Az illetékes miniszter(ek) által kiadott be-, ki- vagy átrepülési engedélyben alkalmanként az általános forgalom számára kijelölt légi határkapuktól eltérőt is engedélyeztek a későbbi évek során is. Ilyen volt például a Soprontól vagy Szombathelytől nyugatra fekvő határszakasz is.⁸⁵ A következő két évtized során a légi útvonalak többször módosításra, és újak kijelölésével, bővítésre kerültek. Ugyanígy a légi határkapuk idővel pontosításra, és a határközeli útvonalszakaszok esetleges változásával áthelyezésre kerültek.

A már említett, 1924. februárjában kelt magyar miniszterelnöki rendelet módosította a légi közlekedésről szóló 1922. decemberi rendeletét. A jogszabály először határozta meg, hogy „alkalmoszerű leszállóhelyen” is végrehajthattak külföldi viszonylatba történő repüléseket, amennyiben a fel- és leszállóhelyet a légügyi hatóság arra kijelölte és az vámhivatali felügyelet alatt állt.⁸⁶ Ez teremtette meg a lehetőséget a – későbbi elnevezéssel – ideiglenes légi határnyitásnak, amelyre ezt követően még igen sokáig

⁸³ > OLASZ: Katonai repülés Magyarországon a két világháború között, ... ; OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére...

Csehszlovákia felől történő jogtalan berepülések 1925. elején sem szűntek meg. Ezért a *LüH* vezetője áprilisban javasolta egy budapesti rejtett (titkolt) légvédelmi üteg Szombathelyre történő áttelepítését. Végül az illetékesek elvetették a kezdeményezést, mondván egy Vas vármegyei – a trianoni béke által tiltott – légvédelem által leadott esetleges elhárító tüzelés igen komoly következményt vont volna maga után. Ebből eredően a hadászatiilag kiemelten fontos Budapestet védték a nem túl nagyszámú, de sikeresen rejtett légvédelmi ütegekkel.

> OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére...

⁸⁴ > 65.447/1923. BM. kr.

A Bécs felől Budapestre tartó légi útvonal, jelentős szakaszon a Duna jobb partja mentén húzódott, egészen Tatáig. Ez a Duna partja felett csak 5 km-es „légi folyosót” biztosított a repülőgép-vezetők részére. (Azaz, Győrnél a várostól 4 km-re északkeletre kellett elrepülnie a légijárműveknek). Ez a kijelölt útvonal lehetővé tette, hogy az *Aeroexpress* vízi repülőgépei is biztonságosan teljesíthessék a magyar és az osztrák főváros között hamarosan megnyíló járatát, mivel az út nagy részét víz mellett vagy, vitorlázva repülve elérhető távolságban lévő vízfelület közelében tehették meg.

⁸⁵ > [*Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXV. évf. (1927) 23. sz. 309. p. ; *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXV. évf. (1928) 30. sz. 403. p.]

⁸⁶ > 1.630/1924. ME. r.

kevés alkalommal került majd sor. Az 1933. december végén, a kereskedelemügyi minisztertől kelt légiközlekedési rendelet ismertette, hogy a megadott engedélyről a *Magyar Királyi Légügyi Hivatalnak* értesítenie kellett a vámigazgatás központi szervét, illetve a határnyitás költségeit az engedély jogosultja viselte.⁸⁷ Budapest feletti légi közlekedés már 1923. tavaszán korlátozva volt; légijárművek 1.000 méter alatt nem repülhettek a főváros légterében, amely alól csak a Szent Gellért téri vízirepülő-állomás megközelítése lett kivétel.

A nemzetközi légiforgalom céljára 1924. március 8-án, a magyar kereskedelemügyi miniszter – az addigi állapot jogszabályba foglalásával – a budapest-mátyásföldi repülőteret és a Budapest Szent Gellért téri vízi repülőállomást jelölte ki.⁸⁸ A katonai repülőgépek államhatáron át történő, „rendkívül kivételes” be- és kirepülésére az 1924. február 25-én kelt rendelet életbe lépésétől kezdődően volt lehetőség. Erre – a későbbi jogszabályok értelmében is – engedélyt a külügyminiszter egyetértésével a honvédelmi miniszter adhatott.⁸⁹

A Szent Gellért téri és mátyásföldi repülőtereken az első teljes repülési év, 1923. során 1.243 nemzetközi járáttal 1.557 utas érkezett és indult, ugyanekkor a szállított 4.998 kg összsúlyú poggyászok és áruk vámkezelése során 21,1 millió magyar korona vámot róttak ki. A következő évben, 1924-ben Mátyásföldre, onnan felszállva, illetve azon átutazva 1.235 járat 1.461 utast szállított, míg a Szent Gellért téri vízi repülőgéppályán 423 légi járáttal 1.376 személy lépett ki és be Magyarországra. Ennek az évnek a forgalmából a *ML Rt.* 337 légi járáttal 699 utast szállított,⁹⁰ az *Aeroexpress* 429 nemzetközi útja során 1.385 személyt, míg a *CFRNA* 892 menettel 753 főt.⁹¹

A **mátyásföldi repülőtér** légi megközelítését elősegítendő, a leszállómező közepén megközelítőleg 80 méter átmérőjű körben nagyméretű betűkkel „BUDAPEST” felirat hirdette a repülőtér elhelyezkedését, amely gyakori megoldás volt más országok légikikötője esetében is. Üzemi repülőtérből polgári nemzetközi légikikötővé az 1920-as évek közepén kezdték fejleszteni, azonban ez igen lassan haladt. Elsők között a forgalmi épületet építették fel. A gyári hangárok keleti szomszédságában fekvő, a közútra merőleges utasforgalmi épület 12×20 méteres volt. A leszállómező felőli oldalán, a homlokzatának szélességével azonos, lebetonozott, kis forgalmi előtér biztosította a sármentes be- és kiszállást eső idején legfeljebb két repülőgép részére. (A messzebb álló légijárművek megközelítése esős időben kényelmetlen, kellemetlen lehetett.) A forgalmi épületet a repülőgép-állóhely felé, 1929/1930. telén egy korláttal körbekerített terasszal bővítették, amely fölé fa tetőt emeltek. E központi épület megközelítőleg a közepes magyar vasútállomásokéval volt azonos, azonban azokkal ellentétben csak egyszintes volt. A belső helyiségek hamarosan már csak szűkös helyet biztosítottak a növekvő utaslétszámnak és az ellenőrző hatóságoknak is. Ezen utasforgalmi épület azonban kis vendéglátó-teremmel is rendelkezett, amelynek előnyeit elsősorban késések idején élvezhették az utasok.⁹² A repülőtéren, mint minden magyarországi kijelölt

⁸⁷ > 115.000/1933. KM. r. 10. §

⁸⁸ > 45.264/1924. KM. r. 22. §

⁸⁹ > 45.332/1924. KM. r. ; 10675–1929. Somogy vm. alisp. r. ; 115.000/1933. KM. r. 4. § ; [*Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXV. évf. (1927) 27. sz. 361. p.]

⁹⁰ A csekély különbség abból adódott, hogy az *Aeroexpress Rt.* Mátyásföldről is teljesített néhány repülést.

⁹¹ > *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve*, 1926.: 379. p. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légi-forgalma.

A decemberi árfolyamot figyelembe véve – a pengő 1927-es bevezetését követően – a 21,1 millió korona vám 3.795 pengőnek felelt volna meg majd 1927-ben. Azonban ez a számítás nem pontos, ugyanis a magyar korona csak az 1923. évet vizsgálva fokozatosan, összesen 90 %-ot veszített értékéből a 12 hónap során.

⁹² > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 220. p. ; CSENGEL-PLANK: 35. p. ; KUNÁR – MOYS ; [Korabeli fényképfelvételek és mozgókép-felvételek alapján.]

vámrepülőtérén, a magyar nemzeti lobogót is fel kellett vonni. Az évtized végére már állt egymás mellett a téglából emelt két nagy hangár, a forgalmi épülettől keletre, kissé távolabb. A mátyásföldi nemzetközi repülőtérén, a légiközlekedést és annak biztonságát elősegítendő – a CFRNA igénye és kérése alapján – a *Magyar Királyi Posta Központi Táviróhivatal Rádió-üzemközpontja* már 1923. márciusában rádiótávíró-kirendeltséget hozott létre, amely elsősorban a repülőterek közötti kapcsolatot biztosította. E távvezérlő helyiség vevőkészülékkel rendelkezett, az adóállomása azonban Csepelen volt, amelyet 1923-ban néhány hónapra Mátyásfüldre telepítettek át, majd az 1924-re visszakerült eredeti helyére.⁹³ A repülőtérén postahivatal is működött, amely elvégezte a légiposta-küldemények cseréjét és a szállítás körüli teendőket, ezen túlmenően küldeményfelvételt is biztosított ügyfelek részére.⁹⁴ (Mátyásfüldről másik, lehetőleg a belvároshoz közelebbi helyszínre áttelepítendő új repülőtér létrehozása 1924. legelejére kivitelezhetőnek látszott, amikor a rákosmezei katonai gyakorlótér [a korábbi repülőtér] bérleti és tulajdonjogát rendezték. Azonban a területen már nem állt semmilyen, a repülés kiszolgálásához szükséges épület. Mindössze négy összeszerelhető hangárt tudtak volna üzembe helyezni ott. Az 1925. nyarára tervezett átadáshoz szükséges építkezések végül több okból meghiúsultak, így például a pénz szűkössége és a bővítési korlátok miatt is. Főként a szükséges és jelentős talajrendezési költségek miatt került le a lehetőségek listájáról az albertfalvai üzemi repülőtér, bár helyszín szempontjából igen kedvező volt akkori igényeknek.⁹⁵ A mátyásfüldinél kedvezőbb fekvésű, illetve színvonalasabb repülőtér létesítésének szükségességéről a magyarországi sajtó időről-időre cikkezett.)

{ Nemzetközi kitekintés. } London központi vámrepülőtérének utasforgalmi épülete Croydonban, az 1920-as évek elején legfeljebb nagyobb alapterületében különbözött a budapesti légikikötőtől; különösen figyelembe véve a számottevően nagyobb légi forgalmát, amely ráadásul a budapestinél jelentősen nagyobb arányban cél- és kiindulási állomás volt. A kettő, rövidebb oldaluk mentén egymás mellé helyezett, téglalap alakú egyszintes épület híján volt a tágas, nagy csarnokoknak. Igaz, egy „H” alakú, földszintes melléképületben sokszobás, egyszintes szálloda szolgálta az átutazó, vagy a korán induló, illetve későn érkező légi utasok kényelmét.⁹⁶

A polgári légiforgalom irányítása és ellenőrzése az 1924. április 10-ével létrehozott *Magyar Királyi Légügyi Hivatal*⁹⁷ (LÜH) ügykörébe került, amely egyúttal a *Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium* szakosztályi feladatait is betöltötte (a LÜH a *Kereskedelemügyi Minisztérium XI. [Légügyi] Osztályának* része volt). Feladatkörébe tartozott a rádió- és repülésmeteorológiai szolgálat ellátása is, továbbá a szakmai irányítása alá tartoztak a magyarországi belföldi és nemzetközi repülőterek gondnokságai is. A LÜH 4. (Légirendészeti) Ügyosztályának ügykörébe tartozott – többek között – az államhatár átrepülésének, a légi útvonalak és a tilalmi övezetek megfigyelése / ellenőrzése tevékenység összefogása. Ezen túlmenően nyilvántartotta a külföldi légijárművek határátrepülési és közlekedési engedélyeit is. A LÜH rendészeti kérdésekben a belügy-miniszterrel egyetértésben járt el, egyebekben önállóan tevékenykedett; a repülőtéri gondnokságok döntéseit illetően harmadfokú hatóságként is működött.⁹⁸

⁹³ KUNÁR – MOYS ; MOYS: Légiforgalmi irányításunk története. ; SUSÁNSZKY

⁹⁴ A hivatal postai keltbélyegzőjének felirata „MÁTYÁSFOLD REPÜLŐTÉR” volt

⁹⁵ LISZKAY-WEISEL ; Modern légi kikötő lesz a Rákoson. ; Nemzetközi légikikötőt épít Magyarország.

⁹⁶ LEARMONTH – NASH – CLUETT: *The First Croydon Airport, 1915–1928.* 35., 39., 50. p. [A 32., 34. és 41. sz. képmellékletek elmezése alapján.]

⁹⁷ A hivatal egyúttal a magyar légierő és a katonai repülés fedőszerve is volt.

⁹⁸ 45.179/1924. KM. r. ; KUNÁR – MOYS

A már 1922. március 1-jével megalakított **repülőtéri gondnokságokat** a *Magyar Királyi Csendsőrség*⁹⁹ repülőtéri különítményei alkották. Azok a csendőri szervezet részén belül a mátyásföldi gondnokság alárendeltségében működtek. Feladatszabás és légiközlekedés-szakmai területek tekintetében a gondnokságok a LÜH irányítása alatt álltak. A repülőtéri gondnokságok területi illetékessége egybe esett a csendőrségi kerületekével.¹⁰⁰ A repülőtéri gondnokságok ellenőrizték a légiközlekedés szabályainak és más magyar jogszabályok betartását, valamint ellátták a repülőterekhez kapcsolódó őrszolgálati és közrendvédelmi feladatokat, valamint az utasok várócsarnokában is jelen voltak. Ezeken túlmenően a repülőgépek indítását is a csendőrkülönítmény engedélyezte. A repülőtéri gondnokságok a többi hatóság által végzett ellenőrzések összefogásában is szerepet játszottak, többek között azért, hogy a repülőgépeket csak a szükséges ellenőrzéseket követően indítsák. Amennyiben a gondnokság (azaz a csendőrkülönítmény) tagjai „a repülőtérrenddel és a légi közlekedéssel összefüggő ügyekben” feladatteljesítésre kérték fel a szolgálatot teljesítő rendőrségi és vámhivatali közegeket, akkor azoknak azt csak a saját szolgálati szabályzatuk keretén belül kellett végrehajtaniuk. Mindezek hatékony végrehajtása és ellenőrzése végett a repülőtéri gondnokság ügyeletet tartott fent. A légirendszethez és a repülőtér működéséhez kötődő jogszabálysértések ügye a repülőtéri gondnokság (azaz a csendőrség) illetékessége volt, amely más kihágási és büntető ügyekben – ha abban eljárási jogköre nem volt – az illetékes hatóságnál tett feljelentést. A ismertetett feladat-ellátások tekintetében a repülőtéri csendőrség illetékességi területe kiterjedt azon repülőterekre is, amelyek közigazgatási határ szerint az állami rendőrség működési területére estek.¹⁰¹ A repülőtéri gondnokságok vezetői egyúttal a repülőtéri csendőr különítmény parancsnokai voltak. E személyek közül többen a(z első) világháborúban katonai repülő erőknél teljesítettek szolgálatot repülőgép-vezetőként, mielőtt a *Magyar Királyi Csendsőrség* állományába kerültek; a repülőtér csendőr őrszemélyzete azonban repülési gyakorlati ismeretekkel nem rendelkezett.¹⁰² A **Mátyásföldi Repülőtéri Csendőrkülönítmény** – amely állományilag a *Budapesti (I.) Csendőrkerület* közvetlen alárendeltségébe tartozott – a kezdeti évek során 5–6 csendőrt foglalt magában, majd annak élére, az 1920-as évek második harmadára kinevezték az első tisztet is.¹⁰³ A parancsnoki tisztet több éven keresztül SPYERS-DURAN Alfréd csendőr százados (1927 és 1929 között), majd SZIRTES Ferenc csendőr százados töltötte be (1930-tól, ott egészen 1937-ig).¹⁰⁴ (IX. sz. melléklet) A mátyásföldi repülőtéri csendőrszemélyzet minden tagja legalább németül beszélt, de többen közülük a szomszédos országok valamelyikének nyelvén is tudott társalgást folytatni. Ezek mellett, a leggyakrabban Budapesten is megforduló állampolgárok

⁹⁹ A *Magyar Királyi Csendsőrség* 1881-ben, az első országos hatáskörű magyar rendvédelmi testületként lett létrehozva, a közrend és közbiztonság fenntartására. Feladatkeretét elsődlegesen a törvényhatósági jogkörrel nem rendelkező településeken hajtotta végre. A személyzet katona jogállású volt, ezáltal a *Honvédelmi Minisztérium* alárendeltségébe tartozott, de a szervezet a feladatát a *Belügyminisztérium* irányítása alatt hajtotta végre. A tanácskormány 1919. tavaszán megszüntette, majd annak bukását követően, még az év augusztusában újrászervezték. A csendőrség légi különítményei – szervezeti sajátosságait kihasználva – részben a katonai repülés rejtését szolgálták.

¹⁰⁰ > OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére...

¹⁰¹ > 45.264/1924. KM. r. ; KUNÁR – MOYS

¹⁰² > ARTNER – PARÁDI – ZEIDLER

¹⁰³ > A magyar csendőr és a repülés.

¹⁰⁴ SZIRTES Ferenc csendőr százados mielőtt a Mátyásföldi Repülőtérre helyezték parancsnoknak, egy évig a *M. Kir. Csendsőrség Székesfehérvári (II.) Csendőrkerület I. (Székesfehérvári) Osztály 3. (Adonyi) Szármányának* parancsnoka volt. Még ez előtt pedig a *Budapesti (I.) Csendőrkerület I. (Budapesti) Osztály 6. (Monori) Szármányának* parancsnokhelyettesként szolgált.

> A *Magyar Királyi Csendsőrség Zsebkönyve*, 1929.: 101. p. ; A *Magyar Királyi Csendsőrség Zsebkönyve*, 1930.: 113. p.

nyelvein, repülőtéren szükséges kifejezések erejéig szót tudtak érte(t)ni.¹⁰⁵ A rendőrség, csendőrség, vámhivatalok, pénzügyőrség és folyamőrség meghatározott repülőtereken és vízi repülőállomásokon szolgálatot teljesítő állománya egy részére – létesítményenként összesen 2–2 fő, de mindösszesen legfeljebb 12 fő részére – a belügyminiszter 1927. őszétől engedélyezte, hogy repülőképzésben részesüljenek és annak végén a repülőgép-vezetői engedély kiváltsák. Ennek kizárólagos céljaként az került meghatározásra, hogy a polgári légiközlekedés ellenőrzéséhez szükséges ismereteket bővítsék. A miniszter egyúttal továbbra is elrendelte, hogy a „közrendészeti szervek” saját állományukban légijárművel nem rendelkezhetnek.¹⁰⁶

A magyar repülőtereken, a **határforgalom-ellenőrzés végrehajtása** folyamán a repülőtéri gondnokság (csendőrség) egy tagja mindig jelen volt. A légi kikötőkben a vámvizsgálatot az illetékes *Magyar Királyi Vámhivatal*, míg az útlevél-ellenőrzést a *Magyar Királyi Államrendőrség* közege hajtotta végre.¹⁰⁷ A légi úton a magyar fővárosba érkező és onnan induló személyek vámellenőrzése a *Magyar Királyi Vámhivatal Budapesti Fővámhivatalának* fővámhivatali jogosultsággal rendelkező mátyásföldi repülőtéri „állandó szemlebizottságának” illetékessége volt.¹⁰⁸ A Mátyásföldi Repülőtéren szolgálatot teljesítő útlevélkezelő rendőrök a *Magyar Királyi Államrendőrség Budapestvidéki Kerületi Főkapitányság Cinkotai Rendőrkapitánysága* kötelékébe tartoztak. E szervezeti elem 1925. májusától *Cinkotai és Környéki Rendőrkapitányság* nevet viselte (a székhelyét 1932-re Cinkotáról Mátyásföldre, a repülőtér szomszédságába helyezték át).¹⁰⁹ A repülőtéri rendőr kirendeltség vezetője 1928. nyaráig TŰZKŐ Gyula rendőrfelügyelő volt.¹¹⁰ A gondnokság repülőtér-ügyeletesének részére az útlevél- és vámkezelés megtörténtéről, az azt végrehajtó személyek jelentést tettek. Az ügyeletes ez alapján adott engedélyt a nemzetközi járatok utasainak és személyzetének távozására, a szállított áruk és poggyások elvitelére, illetve Magyarországról kilépni szándékozó járat esetén a repülőgép indulására.¹¹¹ A vámhivatal és a rendőrség hatósági személyei a repülőtéren a nemzetközi járatok indulását megelőzően, és azok tervezett érkezésétől teljesítettek szolgálatot. A hosszabb forgalommentes időszakban e két hatóság tagjai a repülőtéren kívül is elláthatták előírt más feladataikat.¹¹² Az 1920-as években az útlevélkezelő rendőrök a repülőtéren is egyenruhában teljesítettek szolgál-

¹⁰⁵ > A magyar csendőr és a repülés.

¹⁰⁶ > 158.494/1927. BM. r.

¹⁰⁷ A *Magyar Királyi Vámhivatalok* 1872-től kezdődően a pénzügyőrségtől függetlenül tevékenykedett, egyik elsődleges feladata az államhatárokon keresztül szállított javak vámeljárásiának lefolytatása volt. (A *Vámhivataloktól* független szervként, az 1921-ben felállított *Magyar Királyi Vámőrség* az államhatár mentén járőrtevékenységet folytatott, s a magyar állam határizmórti szerve volt, egyúttal a haderő egy részének rejtésére is szolgált. A *Vámőrség* neve 1931-ben *Magyar Királyi Határőrség*re változott. 1938-ban önállóságát megszüntették, feladatait a *Magyar Királyi Honvédség* vette át.).

A *Magyar Királyi Államrendőrség*et 1919. október 1-jén, a határ- és városi rendőrségek állami irányítás alá vonásával hozták létre, feladata a törvényhatósági joggal rendelkező, illetve külön meghatározott településeken a rendvédelmi feladatok ellátása volt (vidéken ezt a *Magyar Királyi Csendőrség* látta el). Ezeken túlmenően, vidéken, a nagyobb forgalmú határátkelőhelyeken – határszéli rendőrkirendeltségek révén, vagy egyes városi rendőrkapitányságok szervezetén belül – a határforgalom ellenőrzését is ellátta (a kisebb átkelőhelyeken ez a *Magyar Királyi Vámőrség* feladata volt). Neve az 1931. évi átszervezését követően, 1932. január 1-től *Magyar Királyi Rendőrség* volt.

¹⁰⁸ > KLESZKY – KERÉKFFY: 100–101. p.

¹⁰⁹ > Rendőrkapitányság a faluszélen.

¹¹⁰ > Gergely dr. rendőrtanácsos távoztása.

A „rendőrfelügyelő” rendfokozat a fogalmazói kar „rendőrfogalmazó”, vagy „rendőr-segédfogalmazó”, illetve a honvédségbeli „százados” vagy „főhadnagy” rendfokozatával volt azonos.

(A Mátyásföldi Repülőtéren dolgozott beosztott tisztként, 1925. és 1926. között lovag HUTSCHENREITER Dezső rendőr-segédfogalmazó is.)

¹¹¹ > 45.264/1924. KM. r.

¹¹² > KUNÁR – MOYS

tot, ugyanígy 1926-tól a vámkirendeltség tisztviselői is. Az előbbieket fegyverzete gyakran kard volt, díszbojttal, azonban szálfegyver nélkül is láttak el szolgálatot.¹¹³

A Mátyásfüldi Repülőtérrel nemzetközi járással **induló utas**, a forgalmi épület főfolyosójáról az ellenőrző helyiségbe lépve, először a rendőrségi közegnek adta át ellenőrzésre az útlevét. Ezután, a már kezelt okmányt a rendőr a vámhivatal munkatársának közvetlenül továbbadta. A vámellenőrzés magában foglalta az utas nyilatkoztatását és általában a poggyászainak átvizsgálását is. Amennyiben ez utóbbi ellenőrzés szabálytalanságot nem fedett fel, akkor az úti okmányt a vámtisztviselő adta vissza az utasnak, aki ezt követően már csak a beszállítás megkezdésére várakozott.¹¹⁴ Az első évtizedben – a kisszámú forgalom miatt –, kedvező időjárás esetén gyakori volt, hogy a **beléptető útlevel- és vámellenőrzést** az érkezett repülőgépnél végezték el. Ez lehetőséget adott, hogy a vámhivatal jelenlévő tisztviselője egyúttal átvizsgálhassa a légi járművet is. Az utóbbi eljárás esetén az utasok nem mentek be a forgalmi épületbe, hanem a légitársaság közelben már várakozó gépkocsijával Budapestre hajthattak.¹¹⁵ Az 1920-as évek második felétől, illetve már korábban rossz időben, a repülőgéppel Mátyásfüldre érkező utasok – a vezető beosztású, magasabb állami fogadásban részesített vendégek kivételével – útlevel- és vámellenőrzése már a kiléptető ellenőrzésnél (e bekezdés elején) leírtakkal azonos módon történt. A mátyásfüldi leszállással egybekötött, **átutazó útvonalon közlekedőket**, a határforgalmat ellenőrző rendőr az utasok személyazonosítását, útleveleik alapján, a repülőgép ajtajánál végezte el, még az 1930-as évek közepén is. Az ott összegyűjtött okmányokban szereplő adatokat a hivatali helyiségben ellenőrizte a nyilvántartások alapján az útlevelkezelő. Az úti okmányokat – külföldiek esetében a szükséges vízumot – ezt követően átutazást igazoló bélyegzőlenyomattal látta el, majd az útlevelet a repülőgép indítása előtt visszaadta az utasok részére.¹¹⁶ Még az 1930-as évek legelején is volt példa arra, hogy egy-egy híres repülő vagy ismert személyiség külföldi útjáról Budapestre érkezésekor, a népesebb üdvözlő tömeg – a hatósági személyek figyelme mellett – már a határforgalom-ellenőrzés megkezdésekor a repülőgépnél társalgott az utazókkal. Induláskor előfordult, hogy a már kiléptetett személyeket a repülőgépekig kísér(het)te nagyobb csoport is. Az azonos repülőgéppel és légi járással átutazókkal, mialatt a továbbindulásra a forgalmi épületnél vagy azon belül várakoztak, a repülőtérre látogató újságírók, üdvözlő csoportok is szabadon beszélgethettek.¹¹⁷

A repülőtéri rendőri szolgálatellátás döntően a nemzetközi forgalomban utazó személyek és úti okmányaik ellenőrzésére terjedt ki, mivel a légi forgalomhoz kötődő szabálysértések és bűncselekmények ügye, vagy az azok kapcsán a feljelentés a repülőtéri csendőrség illetékessége volt. Az **útlevelkezelés során** a rendőr ellenőrizte a határt át-

¹¹³ > KOVÁCSICS: 56. p. ; KUNÁR – MOYS [„Luft Hansa »Pfeil« Junkers Ju-160 Mátyásfüldön” képfeliratú fénykép alapján.]

¹¹⁴ > MA. – SY.: A Weinréb ügy a törvényszék előtt.

Az 1920-as évek utolsó harmadában, a vámellenőrzés keretében végrehajtott poggyász-átvizsgálástól az ismert és gazdag személyiségek, illetve vezető állami hivatalnok (például államtitkárok) esetében sem tekintettek el (ekkor még nem léptették életbe a szigorú valutakiviteli korlátozásokat).

> József főherceg vendégei ma repülőgépen hazautaztak. ; Pörschmann osztrák államtitkárnak egy órát kellett...

¹¹⁵ > R. L. ; Séta a repülőtereken.

¹¹⁶ > *Magyar Híradó* 174. sz. [A mozgókép-felvétel képsorainak elemzése alapján.] ; R. L. ; RAB

A fővárosi légi határforgalmat ellenőrző rendőrhatalóság átléptető-bélyegző lenyomata 1926. tavaszán, az akkor bevezetett országos szabvánnyal azonos lett. Az 1928. márciusában bevezetett új, nyolcszögletű lenyomaton „M. KIR. ÁLLAMI ÍR. RENDŐRKAPITÁNYSÁG ÍR. CINKOTA” hatóság- és átkelőhely-megnevezés volt olvasható, amelyet a rendőri helyi szerv székhelyének áthelyezését követően, még 1932. végén lecseréltek „M. KIR. ÁLLAMI ÍR. RENDŐRKAPITÁNYSÁG ÍR. MÁTYÁS-FÜLD” feliratúakra. Mindkettőből két-két be-, illetve kiléptető-bélyegző állt az útlevelkezelő rendőrök rendelkezésére.

¹¹⁷ > RAB ; VALÉR

lépni szándékozó által átadott úti okmány eredetiségét, érvényességét, majd a jogosult(ak) személyazonosságát a fénykép és személyleírás segítségével. Ezt követően a körözött, kitiltott vagy megfigyelt személyek kigyűjtő listájában ellenőrizni kellett, hogy az utas adatai szerepelnek-e benne. A külföldiek esetében az ellenőrzés itt kiegészült a vízum¹¹⁸ eredetiségének és érvényességének, valamint jogoszerű felhasználásának vizsgálatával is. Ezt követően, az utazók adatainak egy részét az államhatárt átlépőket nyilvántartó névjegyzékbe feljegyezték, és a statisztikai adatokat rögzítették. Utóbbi feladatot 1925. májusától elősegítette a külképviseleten a vízumhoz mellékelt „Ellenőrző-lap”, amely a külföldiek rögzítendő adatait tartalmazta, így azok már utólagosan voltak bevezethetők a jegyzékbe. Végül a határon átlépő minden személy úti okmányában, az erre a célra rendszeresített bélyegző lenyomatával¹¹⁹ kellett a határátlépés tényét rögzíteni. A kilépő külföldiek esetében – amennyiben 24 órát meghaladóan tartózkodtak Magyarország területén – vizsgálni kellett továbbá azt is, hogy rendelkeznek-e a tartózkodási helyről történt kijelentkezés bizonylatával, amelyet az útlevél-ellenőrzés során vontak be.¹²⁰ (A személyek és úti okmányaik ellenőrzésének végrehajtása ezt követően közel fél évszázadon keresztül nem változik számottevően.) Az érkező utasok – és a kényszerleszállást végrehajtó járművek – ellenőrzését segíthette, hogy a járatot teljesítő repülőgép parancsnokának rendelkeznie kellett a személyzet és az utasok adatait tartalmazó jegyzékkel is.¹²¹ **A külföldről érkező, és ugyanazzal a járáttal továbbutazó** külföldi utasoknak érvényes úti okmányon kívül magyar átutazóvízummal is rendelkezniük kellett.¹²² (Európában, azokban az évtizedekben általános gyakorlat volt, hogy a légi utazás során a szárazföldi [vasúti, közúti, vízi] határátlépésekkel azonos feltételeket kellett teljesítenie az utazónak.)

A repülőtér üzemeltetője a vámhivatal kezelési, iroda- és raktárhelyiségeit, valamint berendezéseinek egy részét köteles volt díjmentesen rendelkezésre bocsátani és azokat „jókarban tartani”. A helyiségek villanyvilágításának, fűtésének és tisztántartásának megtérítését legfeljebb önköltségen, vagy közös igénybevétel esetén díjtalanul kellett biztosítani.¹²³

¹¹⁸ A vízumkötelezettség (korabeli szóhasználatul „láttamozási kényszer”) az I. világháború első évére, a legtöbb állam részéről általánosan bevezetésre került. Ez a fegyverszünetek aláírásával sem szűnt meg, s sok ország viszonyában állandósult. A háborúban vesztes országok tekintetében a legtöbb győztes és semleges állam ezt mindvégig fenntartotta, és ez döntően igaz volt a viszonzosság elvének is. Enyhülés majd csak az 1930-as évek elején következett be. Azonban a győztes és semleges államok, egymás viszonylatában, 1921-re már számos könnyítést vezettek be a vízumkötelezettség területén.

¹¹⁹ Az átléptető-bélyegző lenyomatok egységesítéséről első alkalommal 1920. augusztusában intézkedett a belügyminiszter. Ekkor a kötelező adattartalom került meghatározásra, de egységes alakú megjelenésére nem tartalmazott előírást. Ebből eredően minden magyar határátkelőhely saját megrendelése és elképzelése szerint készítette el a határátléptető bélyegzőit, esetenként szabadabban értelmezve a rendelet leírását. A lenyomatokat elhelyezésüket követően aláírással is hitelesíteni kellett. A mátyásföldi légi határátkelőhelyen alkalmazott lenyomatok a belügyminiszteri rendelet előírásainak megfeleltek. Az egységes határátléptető bélyegzők bevezetését 1926. márciusában a Belügyminisztérium már központilag oldotta meg, egyúttal – az április 1-jei bevezetéssel egy időben – megtiltva a korábbi alkalmazását. A nagyméretű, ovális alakú lenyomatok összképileg egységesek voltak, azonban kisebb eltérések tartalmaztak. A már sorszámmal ellátott lenyomatokat ettől kezdődően aláírni nem kellett. A méretében jelentősen kisebb, így helytakarékosabb nyolcszögletű lenyomatok 1928. márciusában kerültek bevezetésre.

> 3.323/1920. BM. r. ; 123.400/1926. BM. kr.

¹²⁰ > 91.000/1905. BM. kr. ; 285/1915. ME. r. ; 201.000/1925. BM. r. ; 202.000/1925. BM. r. ; SOM: *A magyar úti okmányok, 1848–2012.*: 92. p.

¹²¹ > 10.270/1922. ME. r. 9. §

¹²² > RAB

Át- vagy beutazóvízum alól majd csak azok mentesültek (természetesen a magyar állampolgárokon kívül), akik tekintetében a magyar királyi kormány egy oldalúan vagy kétoldalú megállapodás révén felmentést adott.

(Az Európai Unió repülőtereinek Schengen-külső viszonylatú tranzit területeinek igénybevétele esetében, a repülőtéri átutazóvízum kötelezettsége előírás volt néhány ország állampolgára részére, majd még a XXI. század második évtizedében is. Azonban ez alól, bizonyos feltételek esetében felmentést kapott az érintett utazó.)

¹²³ > 1924/XIX. tc. 104. §.

Magyarországon, a nemzetközi forgalomban érkező és induló repülőgépek vámkezelésének hatékonysága – és az esetleges kényszerleszállások során folytatott eljárások megkönnyítése – céljából, a pilóta által aláírt rakományjegyzéket is szállítania kellett a légijárműnek. Ez a repülési adatokon kívül tartalmazta az egyes küldemények feladási és rendeltetési helyét, szállítási számjeleit is. A vámhivatalok és a vámőrség szolgálatban lévő hatósági személyei jogosultak voltak a földön várakozó repülőgépekre a szükséges ellenőrzések végrehajtása érdekében felszállni, függetlenül a jármű honosságától.¹²⁴

A repülőtéri csendőrség – mint a *M. Kir. Légügyi Hivatal* légirendészeti végrehajtó szerve – tartatta be a légi közlekedésről hatályban lévő rendeleteket (is). Ennek keretében a szűrőpróba-szerű **csendőrségi ellenőrzés** vizsgálta, hogy a repülőgép fedélzetére nem visznek-e fel fegyvert, vagy más, repülőgépen történő szállításkor engedélyhez kötött tárgyat. Külföldi forgalomban fegyver és / vagy robbanóanyag szállítása tilos volt. Azonban a már említett, 1922. decemberi légiközlekedési rendelet fegyvernek fedélzetre vitelét belföldi forgalomban engedélyezte annak a részére, aki „hivatásánál fogva fegyvert visel, vagy akinek fegyvertartási engedélye van”!¹²⁵ Utóbbi kedvezményt / kivételt azonban 1934. január 18-án eltörölték.¹²⁶ Nemzetközi átrepülő forgalomban az illetékes magyar hatóság eseti engedélyt kiadott lőfegyver szállítására, annak használatának tilalma mellett.¹²⁷ A légügyi hatóság külön engedélyéhez volt kötve a képkötő eszközök utastérben birtoklása és használata (is) a repülőút során;¹²⁸ azonban a Mátyásföldi Repülőtér forgalmi területéről készített fényképekhez elegendő volt az ügyeletes csendőrtiszt engedélye is. Ebből eredően elsősorban a csendőrségi ellenőrzés, de az utasok poggyászainak vámvizsgálata – az előbbinek támogatásaként – is kitér(het)et arra, hogy az utasok, vagy a légi személyzet rendelkeznek-e fényképezőgéppel, vagy birtokában vannak-e a szükséges engedélynek. E rendelkezés 1934. január 18-tól akként módosult, hogy nemzetközi légi forgalomban a képkötő eszközt (fényképező- vagy filmfelvevő-gépet) úgy lehetett szállítani, hogy az a Magyarország feletti utazás során ne legyen hozzáférhető, használható.¹²⁹ Ugyanebben az időszakban e készülékekre számos más ország is hasonló szabályt alkalmazott.¹³⁰ (Ez a szabály majd még több évtizeden keresztül érvényben maradt Magyarországon [is], s betartatása a határforgalom-ellenőrzés részét [is] képezte.)

Az **államhatár feletti repülőgép-forgalom ellenőrzése** nem csak a nemzetközi közforgalmi repülőtereken történt. Ezt több ízben szabályozták, a repülés és a légijárművek fejlődése, valamint a folyamatos légtérsértések miatt pontosították, vagy módosították. A trianoni békeszerződés rendelkezései alapján a magyar kormány rendvédelmi célú repülőgépek tartására engedélyt 1927. tavaszáig nem kapott. A győztes hatalmaknak a békeszerződés betartását vizsgáló közvetlen ellenőrzése Magyarországon 1927. március 31-én szűnt meg. Ekkortól a polgári repülés nagyobb teret kapott,

¹²⁴ > 10.270/1922. ME. r. 9. § ; 1924/XIX. tc. 20., 105. §.

¹²⁵ > 10.270/1922. ME. r. 10. §

¹²⁶ > 115.000/1933. KM. r. 6. §

E rendelkezésben vélhetően közrejátszott repülőgépnek az első jogellenes hatalomba kerítése is, amely Peruban, 1931. februárjában egy, repülőtéren várakozó, postajáratot teljesítő légijárművet érintett.

¹²⁷ > 158.162/1933. BM. r. ; 157.209/1933. BM. r.

Ilyen engedélyt elsősorban hosszútávú repülőúton utazók kaptak, akik ritkán lakott / lakatlan, vad vidékeken esetlegesen kényszerleszállni voltak kénytelenek, s védelmüket lőfegyverrel támogathatták.

¹²⁸ > 10.270/1922. ME. r. 10. §

¹²⁹ > 115.000/1933. KM. r. 6. §

¹³⁰ > KLM 1936/1937. téli menetrendfüzete.

azonban állami célokra továbbra sem lehetett felfegyverzett repülőgépet tartani.¹³¹ (Megjegyzendő [ahogy már említésre került], hogy 1922. decemberétől 1934. elejéig, magyar jogszabály felhatalmazásával, kézi lőfegyvert repülőgép fedélzetére vihetett olyan személy, aki „hivatásánál fogva fegyvert visel”, azaz rend- és honvédelmi erők kötelékében szolgáló személy is.) Megfelelő rádióérzékelő távmérő eszköz (későbbi nevén: radar) még egy évtizedig külföldön sem volt üzemben a magukat rejtteni szándékozó repülő eszközök felderítésére, bemérésére. Ezekből kifolyólag, az államhatár és az ország feletti légtér figyelését továbbra is a földről hajtották végre a hatósági személyek. Az arra jogosult repülőgépek kötelezve voltak arra, hogy a kijelölt légi határkapukat olyan magasságban repüljék át, hogy az ismertető jelzéseik a földről azonosíthatóak legyenek. (Ez – a lajstromjel betűmértékétől, olvashatóságától és a látási viszonyoktól is függően – a talajszinttől legfeljebb 500–800 méteres magasságot jelentett. A határkapuk szélessége 10 km volt, azaz a meghatározott, jól azonosítható köz- és vasút, ritkán település két oldalától 5–5 km.) A berepülő légijárműnek az engedélyében, vagy a rendeletileg előírt útvonalon kellett közlekednie. A külföldről érkező vagy oda induló repülőgépek a határkapu és a nemzetközi repülőtér („vámrepülőtér”) között nem szállhattak le. Az ország felett átrepülésre engedélyt nyert légijármű megszakítás nélkül volt köteles elhagyni a magyar állam légterét, a kijelölt útvonalon keresztül. A „közbiztonsági és karhatalmi” közegeknek a Magyarország területe fölé berepülő bármilyen, illetve a légtérben közlekedő külföldi légijárműveket repülés közben figyelemmel kellett kísérnie.¹³² Az engedélyt nyert külföldi légijárművek lajstromjelét és adatait a rendvédelmi szerveknek és a vármegyei alispánoknak havi rendszerességgel, rendeleti úton hirdették ki, akik az adatokat a helyi szerveik részére továbbították, továbbá ezek megjelentek az „A Közlekedés” című folyóiratban is.¹³³ Az 1920-as évek második felétől kötött kétoldalú légügyi egyezmények értelmében, a másik szerződő fél lajstromát viselő légijárművei, ha személyeket, árut „iparszerűen” nem szállítottak, akkor külön engedély nélkül – de bejelentési kötelezettség mellett – átrepülhettek az államhatár felett és közlekedhettek az ország légterében. A jogosulatlan berepülések visszaszorítása és légi közlekedés ellenőrzése érdekében, a *LüH* 1931-ben 4–5 harci repülőgéppel ellátott légi csendőr repülőszázad, Mátyásföldön történő létrehozását javasolta a *Honvédelmi Minisztérium*nak. Ez elsősorban a légierő rejtését szolgálta volna, azonban felállítására ezúttal sem került sor.¹³⁴

Amennyiben gyanú merült fel, hogy **külföldi repülőgép jogtalanul közlekedik a magyar légtérben**, úgy az esetet észlelő járőr a legközelebbi repülőtéri gondnokságnak jelentést volt köteles tenni. Ezt követően, ha a jelentést fogadó arra utasítást adott,

¹³¹ > OLASZ: A légi csendőrség Magyarországon. ; OLASZ: Katonai repülés Magyarországon a két világháború között, ...

¹³² > 45.332/1924. KM. r.

¹³³ > 10675–1929. Somogy vm. alisp. r. ; 157.209/1933. BM. r. ; 157.551/1933. BM. r. ; 158.162/1933. BM. r. ; 161.983/1933. BM. r. ; 162.434/1933. BM. r. ; 162.688/1933. BM. r. ; 164.063/1933. BM. r. ; 196.455/1934. BM. r. ; 197.771/1934. BM. r. ; [Az „A Közlekedés” című havilap 1933 és 1938 közötti lapszámainak „Légi közlekedés” című fejezetei.] ; [*Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXIII. évf. (1925) 29. sz. 333. p. ; *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXV. évf. (1927) 27. sz. 361. p. ; *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXVI. évf. (1928) 25. sz. 326. p.]

Az eseti repülési engedélyek, a légijármű lajstromjele és típusa mellett, megjelölték az igénybe vehető repülési útvonal(ak)at és repülőtér(ek)et is. Amennyiben a magyar légtérben közlekedéshez a hozzájárulást nem közforgalmi járatot teljesítő repülőgépnek adták meg, akkor közzétették a repülőgép-vezető(k) és esetleges utasa(i) nevét is. Léggömbök esetében útirányt és kijelölt leszállási helyet nem határoztak meg. Az engedélyek kihirdetett leírásai külön tartalmazták, ha a légijárművön lőfegyvert, löszert, képalkotó eszközt, vagy rádió adóvevő készüléket szállíthattak, illetve azt is, hogy azokat használhatták-e vagy sem Magyarországon légterében. Egyéb esetekben ennek jogszabályban rögzített tilalma állt fenn.

(A kétoldalú légiforgalmi egyezmények életbe lépésének ismertetése későbbi lábjegyzetben olvasható.)

¹³⁴ > DRUZZIN

akkor a légijárművet az előírt jelzésekkel leszállásra kellett felszólítani. A rendelet meghatározta mindazon eljárásrendet is, amennyiben a repülőgép vezetője a felszólításnak nem tett eleget, vagy ha a légijármű katonai jellegű volt.¹³⁵ A jelentéstétel gyorsaságát a távíró- és távbeszélő kapcsolat elérhetősége jelentősen befolyásolta, azonban a kor polgári repülőgépeinek sebessége még ritkán haladta meg a 200 km/órás sebességet. A rendelet értelmében a leszállásra utasított repülőgépnek haladéktalanul eleget kellett tennie a felszólításnak, így a földet érést – az elvárások teljesítése érdekében – akár a legközelebbi mezőn is végre kellett hajtani (erre az 1920-as és 1930-as évek repülőgépei elvileg alkalmasak voltak). A légtérfigyelés feladatának hatékony ellátása érdekében már 1923. február 1-jétől a csendőrség és rendőrség, valamint a katonai helyőrségek, vasúti és hídőrségek, a folyamőrség és a vámőrség állományát is bevonták. E szervezetek járőreit, felállított őrszemeit gyakorta távcsővel látták el, s ők rögzítették valamennyi külföldi légijármű közlekedésének adatait is, amit aztán naponta jelentettek a helyi szervek a felettes hatóságnak. Idővel a katonai megfigyelő őrsöket is gyarapították, s hamarosan Budapest tágabb gyűrűjében 60 ilyen állt már szolgálatban.¹³⁶ A légtérsértések a jövőben sem voltak példa nélküliek, még katonai repülőgépekkel sem.

Fegyvertelen külföldi katonai repülőgépek békés céllal – főként bemutatókon vagy kiállításokon történő, ritkaságszámba menő részvétele céljából –, külön engedély alapján már az 1920-as évek második felétől igénybe ve(he)tték a magyar légteret. Már 1925. szeptember közepén két ízben is Budapestre látogatott egy olasz katonai repülőgép-raj közép-európai körútja részeként. Majd már 1927-ben is több volt példa szerb-horvát-szlovén, román, francia és brit katonai repülőgépek magyar légtérben történő repülésének engedélyezésére is.¹³⁷

Állandó nemzetközi légi forgalmat az e fejezetben tárgyalt időszakban mindvégig a Budapest környéki légikikötők (a mátyásföldi, majd a „budaörsi”) bonyolítottak le. A repülőtéri hatósági szerepkörök és feladatellátások, a II. világháború utolsó szakaszáig, a polgári nemzetközi légi forgalom megszűnéséig mindvégig fennálltak. Ebből eredően az alábbiakban csak az előzőekben bekövetkezett változások kerülnek tárgyalásra.

A **mátyásföldi repülőtér forgalma** a kezdeti években igen kicsi volt. Heti három alkalommal közlekedett a CFRNA Párizs–Strasbourg–Prága–Bécs–Budapest–Belgrád–Bukarest–Konstantinápoly járata, amely a 2.757 km-es út második napján érintette a magyar fővárost. A járat 1923. tavaszán (még 1927. tavaszán és őszén is) a francia főváros felől kedden, csütörtökön és szombaton 11:45-kor érkezett és 12:15-kor indult tovább, a török fővárosból hétfőn, szerdán és pénteken 12:00-kor érkezett meg és 12:30-kor szállt fel Párizs irányába.¹³⁸ (Immár CIDNA néven üzemelő légitársaság által működtetett Párizs–...–Konstantinápoly útvonal már 1926. őszén esetenként Prága helyett Nürnberg érintésével közlekedett.¹³⁹) A Párizs–...–Isztambul (Konstantinápoly) járat utasai 1926-tól, mindkét irányból délután érkeztek a magyar főváros repülőtérére, s belvárosi szállodában töltötték az éjszakát, majd másnap reggel indultak tovább. (Korábban az éjszakákat Prágában, illetve Bukarestben vagy Belgrádban töltötték; 1926-ban 530 ilyen utas utazott át Budapesten.).¹⁴⁰ E járat mellett a repülőtér forgalmát 1923.

¹³⁵ > 45.332/1924. KM. r.

¹³⁶ > OLASZ: A légi csendőrség Magyarországon. ; OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére...

¹³⁷ > MTI közlemény 1925.09.19. ; UDVARY ; [*Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXV. évf. (1927) 23. sz. 309. p. ; *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXV. évf. (1927) 39. sz. 468. p.]

¹³⁸ > CFRNA 1923. menetrendfüzete. ; CIDNA 1927. menetrendfüzete.

¹³⁹ > LATHAM: 26. p.

¹⁴⁰ > SILBER

Az ilyen, éjszakai pihenővel kiegészített leszállás (és szállodai tartózkodás) repülőtér / városa korabeli magyar megnevezéssel „éjjelzési hely” volt.

nyarától még az *ML Rt.* napi rendszerességű Budapest–Bécs induló, és az aznapi Bécsből érkező járata jelentette. Az 1924. év őszén az osztrák *ÖLAG* Budapest–Bécs–München menetrendi útvonalat repült.¹⁴¹

A *ML Rt.* első, menetrend szerinti nemzetközi járata 1923. július 30-án indult, Budapest–Mátyásföld–Bécs útvonalon, amelyet napi egy alkalmi rendszerességgel teljesített, vasárnapok és ünnepnapok kivételével. A járatok először csak a nyári menetrendi időszakban, október 20-jéig üzemeltek (október elsejétől már hétfőnként sem közlekedtek). Ebben az évtizedben a Budapest és Bécs között közlekedő vasúti szerelvények 5:15, majd 4:30 perc alatt tették meg az utat, az útlevél- és vámellenőrzés idejével együtt. Ez azonban a repülőgépeknek jelentős előnyt nem biztosított, mivel a másfél-két órás légi úthoz még egy órával korábban el kellett indulni a belvárosból, és közel ugyanennyi időt kellett a leszállás szerinti településen a városközpontba érkezéshez számítani. Az első üzemév, 1923. során 136 *ML Rt.* járat repült a Budapest–Bécs útvonalon, amely során 296 utast szállítottak. 1924-ben 347 járaton 699 fő utazott, míg 1925-ben 571 út során 1.324 személyt szállítottak, 1926-ban ezen adatok 523, illetve 1.682 voltak.¹⁴² (A *ML Rt.* üzemeltetésében, a magyarországi személyszállító belföldi légiközlekedés 1930. tavaszán indult meg, de 1935-ben – az utolsó évek kevés utasai miatt – már nem indították el a járatokat.¹⁴³)

A magyar légtérrel érintő átutazó menetrend szerinti járatok mindegyike leszállt Mátyásföldön, utasok be- és kiszállása és a szükséges ellenőrzések végett. Azonban alkalmi utazások kapcsán esetenként engedélyezték a leszállás nélküli átrepülést is, azzal a feltétellel, hogy a Budapest melletti repülőtér felett oly’ magasságba kellett leereszkedni, hogy a jármű és utasainak (számának) azonosítása lehetséges legyen. Az egyik első ilyen utazásra 1924. április 24-én került sor, amikor Georges PELLETIER-DOISY francia pilóta Párizsból leszállás nélkül repült Isztambulig.¹⁴⁴

A budapest-mátyásföldi nemzetközi repülőtér az 1920-as évek közepétől 1929-ig

Az 1920-as évek közepének légi közlekedésére jellemző, hogy a kedvezőtlen időjárási viszonyok (például viharos erejű szél[lökések], számottevő csapadék, vagy sűrű köd) könnyen és jelentősen befolyásolták a repülést és a repülőterek megközelíthetőségét. Az éjszakai repülés az utasszállításban ekkor még nem volt megoldható kellő biztonsággal (és a cél elérésének teljes sikerével), így a repülések eleve csak a nappali órákra szorítkoztak, s nem csak Magyarország, hanem a legtöbb európai állam felett is. A fogadó repülőtér, vagy a légi út rossz időjárási viszonyai miatt a repülőgépek az 1922. évben 8, 1923-ban 14 alkalommal kényszerültek visszatérni a kiindulási magyar légikötőbe.¹⁴⁵ A repülőgépek fel- és leszállása hosszabb-rövidebb ideig akár szünetelt is a kedvezőtlen éghajlati körülmények miatt. (Ilyen, és ritkán műszaki okból 1926-ban az 1.954 teljesített menetrend szerinti repülőjárat mellett 41-et, azaz a tervezettnek 2 %-át eleve nem tudták elindítani. Érdekes módon az 1920-as évek végére az elmaradt utak száma folyamatosan nőtt, 1928-ban a tervezett utak 3,9 %-át törölték, a következő évben pedig már 13,1 %-át!)¹⁴⁶ Ilyenkor, aki tehetett vasúton vagy egyéb módon igyeke-

¹⁴¹ > 29.873/1924. KM. r.

¹⁴² > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

¹⁴³ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1932-ben. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1935. évi légiforgalma.

¹⁴⁴ > *MTI* közlemény 1924.04.24.

¹⁴⁵ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma.

¹⁴⁶ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma az 1926. évben. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben.

zett elérni úti célját, feltéve, hogy rendelkezett vízumokkal, ha az az adott személynek az kötelező volt az útba ejtett közbeeső államokba. (XIV. sz. melléklet)

A korabeli **légi közlekedési viszonyok indokolták** azokat a szabályokat is, amelyek a határforgalom-ellenőrzésen még át nem esett, illetve már átesett, nemzetközi forgalomban közlekedő légijármű kényszerleszállása esetén írták elő a kötelező eljárásokat. Ennek értelmében, az ilyen földetérés tényéről haladéktalanul jelentést kellett tenni a legközelebbi vámügyi és rendőri vagy községi hatóságnak, amelynek további intézkedéséig a személyzet és az utasok a légijárművet nem hagyhatták el és sem a légijármű részeit, sem annak rakományát megváltoztatni nem volt szabad. A kényszerleszállást végrehajtó repülőgépen tartózkodóknak el kellett tűniük, hogy a személyazonosságukat és a légijármű azonosítóját a „telek birtokosa vagy más érdekelt személy megállapítsa”(!), és a rendőr- illetve vámhatóság, pénzügyőrség a repülőgépet és az azon szállított személyeket, árukat megvizsgálja.¹⁴⁷ Ebből is látható, hogy a korabeli kényszerleszállások – amelyeket a műszaki hibán kívül a látási és időjárási viszonyok is könnyen előidézhatték – a maihoz viszonyított kis sebesség, és alacsony repülési magasság miatt ritkábban végződtek komoly következményekkel. Azonban esetenként súlyos, sőt halálos balesetek is történtek magyar légtérben.¹⁴⁸ Kényszerleszállást az 1922. év során összesen 6, 1923-ban 3 alkalommal hajtottak végre Magyarországon, 1924-ben 38, 1925-ben 45, a rákövetkező évben 32 ilyen esetet rögzítettek. Ezek felét az időjárási viszonyok okozták, ötödét pedig motorhibák.¹⁴⁹ A kezdeti években, a zord légköri körülmények miatt, december és január hónapban rendkívül ritka volt a nemzetközi légi forgalom.

A széljárásnak kiszolgáltatott léggömbök magyarországi belföldi, és államhatár feletti közlekedése rendészeti szempontból (is) eltérő intézkedéseket kívánt meg. Ezért mind a magyar légiközlekedési rendeletek, mind kétoldalú egyezmények megfogalmazták azt, hogy az előírások ezekre nézve csak annyiban voltak érvényesek, amennyi-

¹⁴⁷ > 10.270/1922. ME. r. 8. § ; 1.630/1924. ME. r. 2. § ; 1926/XII. tc. 7. Cikk második bek.

¹⁴⁸ A Párizs–...–Bécs felől érkező CRFNA járatot 1924. augusztus 11-én teljesítő repülőgép motorja, az üzemanyagcső kilyukadása miatt a Csepel-sziget felett kigyulladt. A légijármű magyar vezetője sikeresen leszállt és a francia állampolgárságú hölgy utasát biztonságban kimentette az egyre lángoló repülőgépből.

A korai, menettrend szerinti forgalomban közlekedő repülőgépek halálos balesetei között kell megemlíteni a CRFNA Bécsből Budapestre 1925. május 11-én tartó légijármű esetét. A mátyásföldi légi kikötő megközelítésekor, több száz méter magasságból a francia Potez IX típusú, F-ADCJ lajstromjelű repülőgép a Budapest–Cinkota országút és a repülőtér hangárjai között lezuhant. A fedélzeten csak a légijármű magyar állampolgárságú vezetője utazott, aki a helyszínen életét vesztette. Utasok aznap kivételesen nem utaztak ezzel a járatral. A baleset oka valószínűleg a légijárművel történő nem megfelelő repülési művelet végrehajtása volt.

Szintén a CRFNA repülőgépének, amely 1925. június 20-án Budapest–Belgrád szakaszt teljesítette, Monor határában, 600 méter magasságban leállt a hajtóműve. A süllyedni kezdett légijármű motorját az utolsó pillanatokban sikerült beindítani, így a földnek ütközés ereje tompult. Így a magyar állampolgárságú utas és a légijármű vezetője csak horzsolásokat szenvedett a kényszerleszállástól. Azonban az összetört járművel újra felszállni nem lehetett, így az utas hamarosan a belgrádi gyorsvonattal folytatta útját Szerbiába.

> A Francia-Román repülőgéptársaság egy utasszállító gépe... ; Monor mellett lezuhant a belgrádi repülőgép. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1924.08.16.]

¹⁴⁹ > Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1928.: 542. p. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma az 1926. évben.

Később, 1933. július 5-én – de még az új, vonatkozó szabályok módosítása előtt – a MALERT Budapestről Bécsbe tartó repülőgépe Tata-Tóváros mellett, motorhiba miatt kényszerleszállást hajtott végre. Sem az utasok, sem a repülőgép nem sérült meg. Az utasok a közeli tatai vasúti megállóhelynél a következő bécsi gyorsvonatra felszálltak, hogy továbbutazzanak Ausztriába (ebben a helyzetben repülőjegyeiket megállapodás alapján felhasználhatták a vasúton is). A légijármű a sikeres javítás hatására, másfél óra múlva felszállhatott és folytatta útját Bécs-Aspern felé. A beszámoló nem említi, hogy a kényszerleszállást jelentették-e, és ha igen, akkor a hatóság engedélyezte-e az utasoknak vonatra történő felszállását. Vélelmezhetően ezek megtörténtek, ellenkező esetben mind a légijármű vezetője, mind az utasok elzárással büntethető szabálysértést („kihágást”) követtek el, amely a hegyeshalmi kiléptető útlelél-ellenőrzésnél ki is derült volna.

> A bécsi repülőgép kényszerleszállása Tatatóvárosnál.

re betartásuk a ballonok közlekedési sajátossága szerint lehetséges vagy elvárható volt.¹⁵⁰

Magyarország elsőként Ausztriával kötött **légi forgalom szabályozása tárgyában szerződést**, 1924. augusztus 29-én, amelyet 1926-ban hirdetett ki magyar jogszabály.¹⁵¹ Ez, azon túl, hogy a két ország által addig alkalmazott repülési előírásokat ismertetete,¹⁵² egyúttal megkönnyítette a két ország közötti menetrendszerű és alkalmi repülések lebonyolítását, ügyintézését is. A szerződő két állam repülőgépeire vonatkozó szabályok mellett az új rendelkezések irányadóak voltak / lehetek a közös határ felett átrepülő, harmadik ország légijárműveinek közlekedésére is. Ez, és az 1930-as években más államokkal megkötött, légi forgalomról szóló nemzetközi szerződések természetesen összhangban voltak a magyarországi vámjog szabályozásáról szóló hatályos magyar törvénnyel¹⁵³ is. Az osztrák-magyar egyezmény zárójegyzőkönyve rögzítette azon határszakaszokat, amelyek a két ország viszonylatában átrepülhetők voltak („légi határkapuk”). Ezt már az 1928. decemberi megállapodás 1929. február 1-jével annyiban módosította, hogy összevonta az északi határkapukat, és ott kiszélesítette a légijárművel igénybe vehető átjárót.¹⁵⁴

Az 1920-as évek repülőgépei az európai légikikötők füves mezején szálltak le és fel, amelyek mellett a kiszolgáló épületek fokozatosan alakultak ki, s a kezdeti forgalmi és üzemi épületek, karbantartó hangárok után csak a forgalom függvényében emeltek kifejezetten légi utasok jobb kiszolgálására ún. utasforgalmi épületet (mai szóhasználat: terminálokat). Ez utóbbiak akkoriban elsősorban a nagyvárosi és fővárosi repülőterekre voltak jellemzőek. A budapest-mátyásföldi légikikötő utasforgalmi épületének kezdeti fejlesztése az 1920-as évek közepének forgalmához még elegendő volt.

A mátyásföldi és Szent Gellért téri nemzetközi légikikötőkön keresztül 1925-ben, 1.689 járáttal 1.088 fő lépett be és 1.264 személy utazott ki (összesen 2.352 fő; 1926. folyamán már 1.309 utas érkezett és 1.409 fő indult, azaz egészében 2.718 fő). E személyeknek csak kis része, megközelítőleg 10 %-a volt átutazó. Ez 1925-ben a két repülőtéren összesen, naponta, átlagosan 7–8 utast, míg a következő évben „már” 9 főt jelentett. Állampolgárság szerint 29 ország honosai lépték át Mátyásföldön, illetve a Szent Gellért téri vízi repülőgép állomásnál a magyar határt. A magyarok aránya 30 % felett volt, második helyen a németek álltak 20 % körüli értékkel, akiket az amerikai egyesült államokbeliek, majd az osztrákok követtek. (Az állampolgárság szerinti megoszlás évenként változott, de az első négy helyen az előbb említett honosok szerepeltek. Az 1925. évben, esetenként legfeljebb néhány fő erejéig, de Mátyásföldön átlépték, vagy légi úton átutazták a magyar határt valamennyi skandináv ország, Finn-

¹⁵⁰ > 1926/XII. tc. 2. Cikk. ; 115.000/1933. KM. r. 19. §

¹⁵¹ > 1926/XII. tc.

¹⁵² Többek között, hogy „a Szerződő Államok között a határ csupán a közös megállapodással megjelölendő helyeken repülhető át”, valamint „a leszállás vagy [...] a felszállás csupán vámvizsgálat teljesítésére alkalmas, a közforgalom rendelkezésére álló légi kikötőben történhetik. A leszállás a határ és a légi kikötő között tilos.” Ezen túlmenően olyan általános szabályokat is írásba foglaltak, amely szerint „a személyzetnek és az utasoknak [...] el kell látva lenniük szabályszerűen kiállított és láttamozott útlevelekkel, valamint általában azokkal az igazolványokkal, amelyek a két Állam közötti átmenő forgalomban érvényes általános határozmányok szerint megköveteltetnek, hacsak a Szerződő Államok más megállapodások keretében másként nem egyeztek meg”.

> 1926/XII. tc.

¹⁵³ > 1924/XIX. tc.

¹⁵⁴ > 1926/XII. tc. 2. § Zárójegyzőkönyv 1. pont ; 144.260/1928. KM. r.

A határkapuk 1924. nyarától a következők voltak: az osztrák-csehszlovák-magyar hármashatártól 5 km-re délre (Horvátjárfalutól nyugatra), Hegyeshalomtól 5–5 km-re északra és délre, illetve a Szombathely–Nagyszentmiklós (Grosspetersdorf) országúttól 5–5 km-re északra és délre. Az 1929. februárjától életbe lépő új felsorolás az első kettő helyett, egy 25 km-es szakaszt jelölt ki: az osztrák-csehszlovák-magyar hármashatártól a Mosonszentjános–Féltorony (Halbthurn) közöttig terjedt.

ország, Szovjet-Oroszország, Mexikó, Argentína állampolgárai, valamint Kanada, illetve Ausztrália illetőségével rendelkezők is.) Az utasok poggyásza 1925-ben, 37,3 ezer kilogrammot tettek ki, a szállított áruk súlya pedig 114,9 ezer kilogrammot.¹⁵⁵ Az utasok számát tekintve a Mátyásföldi repülőtér forgalma 1927-ben hirtelen megugrott, s már 4.133 fő lépte át itt a magyar államhatárt, amely azonban a következő két évben közel azonos maradt.¹⁵⁶ Ez a munkanapokon (hétfőtől szombatig) már átlagosan 16–20 fős utasforgalmat jelentett, a jelentősen kevesebb vasárnapi határátlépés mellett. Az 1920-as évek utolsó harmadára a menetrend szerinti repülési üzemi időszak már az év minden napját lefedte.

A francia *CIDNA* mellett az 1920-as évek közepén még továbbra is csak a *ML Rt.* menetrend szerinti járatai működtek a mátyásföldi repülőtéren. A magyar légitársaság 1926. októberében kapta meg a vonalengedélyt Budapest–Graz viszonylatra, amely évben 18 próbajáratot teljesítettek 37 utas szállítva. A két város között, az 1926. október 15-ei járatnyitást követően, a heti három repüléssel, a teljes évben már 203 utat teljesítettek (e járatot azonban már 1928. végén megszüntették). Az *ML Rt.* Bécsbe és Graz-ba működtetett repülései által, 1927-ben, a 786 repülés során 2.542 utast és 45 tonna árut, postai küldeményt szállított.¹⁵⁷ A magyar vállalat 1926. elején a *Deutsche Lufthansa* német légitársasággal szoros, üzemenkösségi kapcsolatot alakított ki, amely magában foglalta a Budapest–Bécs járat fenntartását. Ezáltal a bécsi leszállást követően közvetlen csatlakozási lehetőség nyílt a németországi repülőterekre, illetve azokon keresztül számos európai nagyvárosba is.¹⁵⁸ A *ML Rt.* állami támogatása a rejtett katonai tevékenység miatt fontos volt, különösen 1928-ig, ameddig a békeszerződés repülési tilalomra vonatkozó ellenőrzései folyamatosan visszatértek. Azonban 1928-ban a bevételi forrás megapadt és a vállalat csődbe jutott. Ekkor a *Weiss Manfréd Művek* a részvények legnagyobb részét felvásárolta, majd az 1928. október 25-én megújult *Magyar Légiközlekedési Részvénytársaság*ot (az állami tulajdonba kerüléskor, 1931-ben bejegyzett új rövidítéssel *MALERT*) átszervezte.¹⁵⁹

A megújult *Magyar Légiközlekedési Részvénytársaság* már 1928. őszén megkezdte repülőgép-állományának korszerűsítését. A Hollandiából vásárolt 8 utasüléssel, egymotoros *Fokker F.VII* típus két példánya mellett beszerzésre került egy 15 utasüléssel *Fokker F.VIII* kétfokozatos repülőgép is. Utóbbiból a csepeli *Weiss Manfréd Művek*, holland engedély alapján három további darabot gyártott le a magyar légitársaságnak. (A *MALERT* a *Fokker F.VII* típus 1936-ig alkalmazta.)¹⁶⁰ Az újjászervezett légiközlekedési vállalatban a magyar állam hamarosan egyre nagyobb részarányban szerezte meg annak részvényeit, ami 1930. elejétől már többségi tulajdont jelentett. A látszat fenntartása végett a részvényeket a *LÜH* vásárolta meg. Mindennek célja a honvédelmi érdekek szükség szerinti biztos érvényre juttatása volt.¹⁶¹

A budapesti közforgalmú repülőtér korabeli **nemzetközi összehasonlítása** meglehetősen nehéz. Egyrészt a magyar állam az I. világháborút vesztésként zárta, így a leg-

¹⁵⁵ > Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1928.: 542. p. ; UDVARY

¹⁵⁶ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben.

¹⁵⁷ > *MTI* közlemény 1926.10.15. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma az 1926. évben. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben. ; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ...

¹⁵⁸ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma az 1926. évben.

¹⁵⁹ > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ... ; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

¹⁶⁰ > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

¹⁶¹ > 1929.12.20-ai minisztertanácsi jegyzőkönyv. 49. ülés, 31. napirendi pont. MNL MOL K27 93. cs.

A légi rejtési időszakát követően, az 1930-as évek végén GROSSCHMIED István (neve helyenként GROSSCHMIDT) – a *MAEFORT* volt vezetője, majd légügyi főfelügyelő – immár szabadságolt repülő alezredeként, valamint kereskedelem- és közlekedésügyi miniszteri tanácsosként a *MALERT* elnökgazdája volt.

inkább hasonló körülmények (lakosság, terület és földrajzi elhelyezkedés) Ausztriával való összehasonlítást kívánnának. Azonban míg Magyarország az észak-déli, illetve Nyugat-Közép- és Nyugat-Európa légiközeledéséből földrajzilag kirekesztődött, addig az osztrák főváros repülőtere ezekkel még valamelyest bírt. (Prága ebből a szempontból még inkább kedvezőbb helyzetben volt, hiszen, mint „győztes” országot a nyugat-európai államok szívesen támogatták, s fekvése a kelet-nyugati és észak-déli útvonalak metszéspontjának keleti határán volt.) A budapesti légikikötő egyedüli fejlődését a Délkelet-Európa felé tartó útvonalak jelent(h)ették, amelyek kiépülése a CFRNA révén hamar megkezdődött, azonban azon számottevő utasforgalom még nem volt jellemző az 1920-as évek közepső harmadában sem. (Ezen az 1930-as évek legelejétől jelentősen változtatott a holland *KLM*, majd az évtized végefelé a német *Deutsche Lufthansa* járatbővítése is, amely a görög fővároson túl Ázsia felé terjeszkedett.)

A mátyásföldi repülőtér menetrend szerinti nemzetközi forgalma 1929. nyarán, naponta, vasárnap kivételével, 06:15 és 18:35 között zajlott – dél körül közel ötórányi forgalommentes időszakkal –, s összesen három induló és ugyanennyi érkező járat volt. Vasárnaponként mindössze egy–egy érkező és induló repülőgép volt, mindkettő még dél előtt.¹⁶² A CIDNA Budapesten keresztül haladó Párizs–...–Isztambul (Konstantinápoly) járatának utasai még 1929-ben is mindkét irányból a magyar főváros szállodájában éjszakáztak, s másnap reggel folytatták útjukat.¹⁶³ Az ő részükre is magyar be- vagy átutazóvízum volt szükséges, és természetesen minden esetben átestek határforgalom-ellenőrzésen. (A francia vállalat járatai 1933-ra már egy nap alatt tették meg a végállomások közötti távolságot.) Mátyásföld légi határátkelőhelyen 1929-ben 2.569 menetrend szerinti járaton összesen 4.099 fő utazott, akiknek megközelítőleg csak fele lépte át a magyar határt, míg a többi átutazott ugyanazzal a járatral, amellyel érkezett. Számosan voltak azok, akik Budapesten csak éjszakáztak a kelet-nyugati, vagy ellenkező irányba folytatott utazásuk során. Ez a hétfőtől szombatig terjedő munkanapokra számítva, a nyár folyamán naponta már átlagosan 10–14 személy határátlépését jelentette, a jelentősen kevesebb vasárnapi eset mellett. Ugyanekkor az összes szállított poggyászok súlya 41,3 tonna, míg az áruké 128,7 tonna volt.¹⁶⁴ Mivel az utasok száma járatonként – a repülőgépek befogadóképessége miatt – ekkor még az összes férőhely igénybevétele esetén sem haladta meg a 8–10 főt. Azonban a fent ismertetett adatokat figyelembe véve, járatonként legfeljebb 4–6 fő határátlépésével lehetett számolni a forgalmasabb időszakokban. (A vasárnapi két járatot 1929. szeptemberétől az év végéig már nem indították, így aznap a nemzetközi forgalomban üzemszünet állt be.¹⁶⁵) Ezért akár egy útlevélkezelő rendőr is végrehajthatta az úti okmányok ellenőrzését, és a vámellenőrzéshez sem volt szükség nagyobb létszámmra. Nyáron a legforgalmasabb időszak délután volt, amikor az egyik érkező járat leszállását követően, 50 perc

¹⁶² Az utasforgalom járatonkénti eloszlása a következő módon alakult: 06:15 induló járat Bécsbe, 08:15 induló járat Belgrádba, 09:50 érkező járat Bécsből, 16:10 érkező járat Belgrádból, 17:00 induló járat Bécsbe, 18:35 érkező járat Bécsből. Vasárnap lényegesen szerényebb utasforgalom zajlott, mivel csak a 06:15-kor Bécsbe induló, és a 10:35-kor Bécsből érkező járat szállított utasokat. (A szeptemberi menetrend akként módosult, hogy a délutáni bécsi járatok – a korábban beálló sötétség miatt – 15:00-kor indultak és 16:35-kor érkeztek, továbbra is vasárnap kivételével).

¹⁶³ > MALERT 1929. évi menetrendfüzete.

¹⁶⁴ > MALERT 1929. évi menetrendfüzete.

¹⁶⁵ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben.

(Az itt hivatkozott tanulmány az összes utas tekintetében még nem tett különbséget be-/kilépő, illetve átutazó személyek között. Az átutazók esetében minden utast két főnek számoltak, ugyanis egyszer egy fő, mint érkező repülőgép utasa, és még egyszer, mint az indulóé.)

¹⁶⁵ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben.

múlva egy induló járat szállt fel. (Az akkor egy budapesti szálloda elől indított repülőtérről busz nagyjából fél órával az érkező járat leszállása után érkezett Mátyásfüzödre. Ez lehetővé tette, hogy a belépő utasok poggyászaiknak és okmányainak ellenőrzését, kezelését már az induló járat utazóinak kiérkezése előtt végrehajtsák, vagy közel befejezzék.) Az érkező vagy induló légi utasoknak és a hatóságoknak összesen megközelítőleg 20–25 perc állt rendelkezésre a poggyászok körüli tennivalókra és az útlevél-vizsgálatra; az egyénileg kiérkező induló személyeknek – a szükséges vizsgálatokon történő áthaladás végett – legkésőbb a felszállás előtt 15 perccel a hatóságoknál meg kellett jelenniük. A vizsgált 1929. év során az egyetlen magyar nemzetközi repülőtéren keresztül 28 ország állampolgára utazott. Az amerikai egyesült államokbeliek aránya az összes utashoz viszonyítva 28,3 %, a magyaroké 23,9 % volt, számottevő volt a német, az osztrák és a brit állampolgárok száma is.¹⁶⁶ Az 1930. év során a Mátyásfüzöldi Repülőtéren a magyar határt átlépték vagy átutaztak indiai, afgán, japán, dél-amerikai országok, valamint Afrikában illetőséggel bíró honosok, illetve állampolgárok is.¹⁶⁷

Az útlevél-ellenőrzés céljában és végrehajtásának sorrendjében nem állt be változás, azonban a feladat, a vízumkönnyítési rendeletek miatt kibővült. A Magyarországra beutazni szándékozó külföldiek teljes vízumkötelezettségének első enyhülését 1927. márciusa hozta meg, amikor a magyar királyi belügyminiszter rendeletben szabályozta, hogy a nem-magyar állampolgárok milyen esetben bocsáthatók be előzetes láttamozás nélkül, azaz részükre mikor **engedélyezhető az utólagos vízum felvétele**. A bebocsátást csak különös méltánylást érdemlő és kellően igazolt esetben lehetett ilyen formában engedélyezni.¹⁶⁸ A rendelet életbe lépését követő hónapok során oly’ nagy számban léptettek át utólagos vízummal külföldieket, hogy a korábbi intézkedés egyszerűsítését vezették be 1928. első hónapjában. Ezt a miniszter az idegenforgalom növekedésével, és a határon a vízumkiadások okozta nehézségekkel indokolta.¹⁶⁹ Mindez a repülőtérről útlevél-ellenőrzésre is hatással volt, hiszen bármelyik járattal érkezhettek olyan személyek, akik részére utólagos vízum felvételét engedélyezhették, vagy részére azt a helyszínen kiadhatták. A vízum nélkül érkezett, de vízumkötelezett külföldi beutazásának célját az arra feljogosított vezető útlevél-kezelő rendőr megvizsgálta. A bebocsátás feltételeinek fennállása esetén az utazó adatait a vízumnaplóba bejegyezte, majd az utólagos vízum felvételére kötelező, vagy az utólagos vízumot jelentő bélyegző lenyomatával ellátta az úti okmányt.¹⁷⁰ Ugyanez volt az eljárás a Mátyásfüzöldön csak átutazás céljából, rövid időre leszállt, de vízummal nem rendelkező

¹⁶⁶ > MALERT 1928. nyári menetrendfüzete. ; MALERT 1929. évi menetrendfüzete. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben.

¹⁶⁷ > ASZLÁNYI

¹⁶⁸ > 114.782/1927. BM. kr.

¹⁶⁹ > 264.380/1927. BM. kr.

¹⁷⁰ Az új szabályozások értelmében, amennyiben a külföldi „bebocsátható” volt (többek között haláleset, súlyos betegség, bírósági tárgyaláson történő megjelenés, „halaszthatatlan életbevágó teendők”, később a magyarországi nemzetközi rendezvényeken való részvétel, stb. miatt), akkor az utazót a Magyar Királyi Külügyminisztériumba kellett irányítani utólagos vízum felvételéért. A Budapestet nem érintő személyeknek azt a helyszínen megadhatta az illetékes rendőr. A magyarországi, nemzetközi jellegű kiállításokra és a Budapesti Nemzetközi Árumintavására / Vásárra érkező külföldi látogatók szintén élvezhették az utólagos vízum nyújtotta előnyöket. Ugyanez volt igaz az 1938. évi XXXIV. Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszusra, illetve a Szent István Jubileumi Év rendezvényeire érkezőkre is. Ugyamígy, az 1938. évi Szegedi Szabadtéri Játékokra is előzetesen igényelt vízum nélkül utazhatak az oda látogató külföldiek. E rendezvények helyszínein külön, utólagos láttamozást végrehajtó útlevél-kirendeltséget állítottak fel, a külföldiek ügyintézésének megkönnyítésére. A két döntés – kötelezés utólagos vízum beszerzésére, illetve maga az utólagos vízum határon történő megadása – valamelyikét, az egymástól eltérő tartalmú, de egységes – a *Belügyminisztériumból* központiilag megküldött – bélyegzőlenyomattal, az arra feljogosított útlevélkezelő az úti okmányba bevezette.

> 114.782/1927. BM. kr. ; 264.380/1927. BM. kr. ; Július 21-től féláru utazási kedvezmény a Szegedi Szabadtéri Játékokra.

külföldi személyek esetében is. Azonban ez az eljárás valamelyest gyorsabb volt, mivel a tartózkodás körülményeit nem kellett vizsgálnia az illetékesnek.¹⁷¹ A rendelet és könnyítésének alkalmazása elősegítette az Európán kívüli útvonalak Budapesten keresztül történő üzemeltetését, olyan régiókból is, ahol a vízumkiadói jogkörrel rendelkező magyar külképviseletek hálózata igen hiányos volt. Ebből eredően az előzetes, körülményes vízumügyintézkést szükség esetén a magyar fővárosnál történő leszálláskor is megejthették, lényegesen egyszerűbben. A magyar belügyminiszter, az **osztrák légiközlekedési társaságok osztrák állampolgárságú hajózó személyzete** részére, Magyarország és Ausztria közötti légi forgalomban 1928. április utolsó napjaitól vízummentességet biztosított, amennyiben a vállalat névjegyzékében szerepeltette a személyt. A kedvezményben részesültek vízum nélkül a magyar államhatárt vasúton, vagy hajón nem léphették át.¹⁷²

A budapesti légi kikötőbe érkezett **teherárúk** között az 1920-as évek utolsó harmadában a legnagyobb tételt az érkező selyemárúk jelentették. A repülőgépen fuvarozott szállítmányok között második leggyakrabban élőállatok szerepeltek. A kiviteli forgalomban a papagájok és kanárik (!) mellett tenyészcsirkek és -nyulak szerepeltek, valamint fajtiszta kutyák is. Az élőállat-behozatal esetében volt példa, hogy légi úton medvebocsot, kígyót, gyíkot, teknősbékát, tyúkokat szállítottak Magyarországra, vagy átszállítottak a budapesti repülőtéren keresztül harmadik országba (ezek között voltak majmok is). Utóbbiak csoportját a mátyásföldi várakozás idején enni- és innivalóval látták el. A légi teheráru behozatalában még jelentősebb tétel volt a gyógyszer és kozmetikum, előkelő drága ruházat, valamint a gyorsan romló ínyenc élelmiszer is.¹⁷³

A holland *KLM* 1928. szeptember 14-től, hat alkalmi postajárat révén kezdte meg a rendszeres kísérleti repüléseket az Amszterdam–...–Budapest–...–Batávia (Holland Kelet-Indiák székhelye; ma Jakarta) útvonalon, illetve visszafelé viszonylatban.¹⁷⁴ A próbajáratok célja a későbbi menetrend legkedvezőbb kialakítása volt, figyelembe véve a repülőterek és a városok adottságait, különös tekintettel azokra, ahol az utasokat éjszakára elszállásolni kívánták. Ez majd a következő közel három év során feltérképezésre és kialakításra került. A *KLM* – több hónapos kényszerű szünet után – 1929. szeptember 12-én megkezdte a kereskedelmi szolgáltatásokat az Amszterdam–...–Budapest–...–Batávia kísérleti útvonalon, amelyet *Fokker F.VIIb/3m* repülőgépeivel kéthetente teljesített. A *KLM* délkelet-ázsiai járata Amszterdam–Nürnberg–Bécs–Budapest–Szófia–Athén–Marsza Matruh–Kairó–Bagdad–Busehr/Busire–Jask–Karachi–Jodhpur–Allahabad–Calcutta–Akyab–Rangoon–Bangkok–Singora–Medan–Palembang–Batávia útvonalon üzemelt a korai években. A holland vállalat 1929. szeptemberétől december végéig összesen 24 járatot repült Budapesten keresztül, amelyek során 18 utast szállított. (A következő évtől tavasz közepétől ősz közepéig érintette a járat a magyar fővárost, a téli menetrendi hónapokban az európai útvonal Amszterdam–Marseille–Róma–Brindisi–Athén–... útvonalra változott. Az 1930. évben csak 14 délkelet-

¹⁷¹ > BÁLINT

¹⁷² > 163.686/1928. BM. kr.

¹⁷³ > ASZLÁNYI ; Csipogó kiscsibék, dörögő medve, ... ; SIMONYI

¹⁷⁴ > LANGLEY ; LATHAM: 29. p.

Az útvonal előzményeként, már 1927. június 15-én Amszterdamból, Budapest érintésével Batáviába repült a *KLM* egyik *Fokker F.VII* típusú repülőgépe, két fős személyzettel és két utassal a fedélzetén.

> *MTI: Ma délután 3/4 4 órakor...*

Az 1928. szeptember 14-ei budapesti leszállás az aznapi Bécs–Budapest–Szófia szakasz részeként történt meg, a repülőgép személyzete korábban Bécsben, aznap pedig Szófiában éjszakázott. A teljes út akkor 12 napot vett igénybe. A járatok legtöbbször a *KNILM* holland kelet-indiái légitársaság repülőgépei repülték.

> Amsterdam-Batavia Air Mail. ; LANGLEY

ázsiai járat repült Budapesten keresztül, s mindössze egy utast szállítottak a poggyászával, és összesen 340 kg teherforgalmat bonyolítottak le akkor.)¹⁷⁵ Ezen útvonallal Budapest nemzetközi légi kapcsolatai számottevően bővültek, a magyar főváros repülőtere ezáltal számbavehető átszállási lehetőséget is kínált.

A brit *Imperial Airways Ltd. Comp.* 1929. november 2-án, Budapesten keresztül megkezdte ázsiai gyarmataik irányába a légi közlekedés alkalmi, de bizonyos rendszer szerinti próbáját.¹⁷⁶ Az első járat a London–Köln–Nürnberg–Bécs–Budapest–Belgrád–Szkopje–Thesszaloniki–Athén–Tobruk–Alexandria–Gáza–Bagdad útvonal révén érintette a magyar fővárost, amely útvonalat még abban az évben Indiáig kiterjesztettek.¹⁷⁷ Az utasoknak egyes szakaszokra repülőgépet kellett cserélniük. A kedvezőtlen időjárás miatt az említett útvonal már november 16-tól elkerülte a budapesti repülőteret, sőt átmenetileg a Köln és Athén közötti távolságon vasúton szállították az utasokat és a postát is. A brit légitársaság 1930-ban tovább működtette heti indiai járatát Magyarországon keresztül, de 1931-ben – az olasz kormány addig várt hozzájárulását követően – végül Olaszország irányába indította meg állandó indiai útvonalait.¹⁷⁸

A menetrend szerinti repülések mellett Magyarországon már a kezdetektől jelen volt a nemzetközi alkalmi repülés is, ezek közül több jelentős repülési teljesítmény elérése részeként történt meg. A japán fővárosba, Tokióba tartó francia Georges PELLETIER DOISY és utastársa 1924. április 24-én – Franciaországból Bukarestbe tartva – átrepült Magyarország és fővárosa felett.¹⁷⁹ A Földet nyugati irányban először körbe repülő amerikai férfiak 1924. július 14-én érkeztek Bukarestből Budapestre, hogy a rövid mátyásföldi pihenő után útjukat Bécsen keresztül Párizs felé folytassák. Fogadásukon a magyar légügyi szervezetek vezetői is jelen voltak.¹⁸⁰ India felől az Egyesült Királyságba tartó útján, 1925. március közepén, repülőgép-vezetője kíséretében leszállt Mátyásföldön William Sefton BRANCKER nyugállományú repülő al-marsall, a brit polgári légiközlekedés főigazgatója.¹⁸¹ A kínai Venlin CSEN és dán kísérője, JOHANNSEN repülőgép-vezetők – kínai lajstromú légijárművükkel – Londonból Pekingbe repülésük során, 1929. március 18-án átrepülték a magyar légteret.¹⁸² Az ilyen alkalmi repülések mellett egyes európai (kör)versenyek is érintették a budapesti repülőteret, akárcsak 1929. augusztusának első felében is; akkor a romániai Turnu Severinből indult szakasz érkezett Mátyásföldre, majd a repülőgép-vezetők útjukat onnan Bécs felé folytatták tovább.¹⁸³ Világelsőség megszerzésére törekvő repülőgép-vezetők között KASZALA Károly 1928. június 14-én ért el sikert. Aznap *Lampich L-2 Róma* repülőgéppel Budapestről Polába repült, amely 517 km-es távolságával a kis teljesítményű repülőgépek megszakítás nélküli repülésének világrekordját állította fel.¹⁸⁴

Magyarország feletti alkalmi, nemzetközi viszonylatú polgári (át)repülések során igen ritkán, de engedélyt adtak a budapest-mátyásföldi légi kikötőn kívül, más kijelölt

¹⁷⁵ > *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1931.*: 344. p. ; LANGLEY ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben.

¹⁷⁶ > STROUD ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben.

¹⁷⁷ > LATHAM: 30–31. p. ; STROUD

¹⁷⁸ > *MTI: A postavezérigazgatóság közli, hogy a Nagybritannia...* ; STROUD

¹⁷⁹ > Paris–Tokio flight.

¹⁸⁰ > *MTI* közlemény 1924.07.12.

A fenti úthoz a magyar hatóságok engedélyét már 1923. decemberében kieszközölte a budapesti amerikai követség.

¹⁸¹ > UDVARY

¹⁸² > 10675–1929. Somogy vm. alisp. r. ; *MTI* közlemény 1929.03.18.

¹⁸³ > A nemzetközi turarepülés ötödik napja Mátyásföldön. ; O.: Megérkezett a nemzetközi körrepülők első csoportja Budapestre.

¹⁸⁴ > *Repülési Lexikon*. I. kötet, 473. p. „Kaszala” címszó.

repülőtérén történő leszállásra is, köztük például Szegeden is.¹⁸⁵ Továbbra is ritka, eseti alkalom volt, amikor a légi utas(ok) határátléptetése nem budapesti nemzetközi légi kikötőben, hanem az egyik vidéki leszállópályánál történt meg. A **szombathelyi repülőtér** ebből a szempontból forgalmasnak volt mondható az 1920-as évek végétől. Az 1923. májusi alkalmakat követően, 1928. május 25-én késő délután került sor a következő határforgalom-ellenőrzésre. Akkor a brit Esmond HARMSWORTH és kísérete – rövid Vas vármegyei látogatás után –, a szombathelyi repülőtérrel szállt fel *de Havilland DH.66 Hercules* típusú repülőgéppel, hogy egyenesen Bécsbe, majd onnét az Egyesült Királyságba repüljön. Légijárműve Sopron északi térségében lépett ki a magyar légterből.¹⁸⁶ Ugyanígy, 1930. szeptember 5-én délután a Vas vármegyei megyeszékhely repülőtere volt a helyszíne egy másik alkalmi repülőtéri határnyitásnak is. Akkor először kilenc együléses olasz repülőgép-kötelék Udinéből Szombathelyre repült. (Az útvonaluk másnap Budapest, majd onnét három nap múltán Bukarest volt, hogy a román fővárosban megrendezett repülőtalálkozón részt vegyenek.) Még ugyanaznap délután Olaszországból terv szerint Szombathelyre érkezett egy *Caproni Ca.101*-es hárommotoros repülőgép is, fedélzetén egy olasz ezredes hat újságíró társaságában. Mindannyiuk magyarországi beléptetésére a Vas vármegyei repülőtérén került sor.¹⁸⁷ Az évtized végefelé, a Magyarország által beszerzett olasz katonai repülőgépek átvétele szintén a szombathelyi – akkor már nyíltan katonai – repülőtérén történt meg. A személyszállító léggömbök magyarországi repülésének jóváhagyása esetén engedélyezték, hogy a légáramlatok szerint be- vagy átrepüljenek, és szükség esetén bárhol leszállhassanak.¹⁸⁸ Utóbbi esetében a légijármű vezetőjének a földet érést azonnal jelentenie a helyi rendőrségnek; az utazóknak, illetve a légijárműnek és szállítmányának ellenőrzése a kényszerleszállásokéval azonos módon történt.

A budapest-mátyásföldi nemzetközi repülőtér forgalma és a magyarországi légi határforgalom 1930-tól

A mátyásföldi nemzetközi repülőteret 1932. folyamán fel kívánták szerelni rádió-iránymérő (gonio) állomással. Azonban ezt végül – a rádiószolgálat végrehajtását 1933. március 1-jétől átvevő – *Magyar Királyi Légügyi Hivatal* hozta létre, 1934. második felében. Ekkortól kezdődően a légikikötő éjszaka is fogad(hat)ott és indít(hat)ott repülőgépeket.¹⁸⁹ A Budapest határában fekvő repülőtér 1933. decemberétől az egyedüli állandó nemzetközi („vám-”) repülőtérként került kihirdetésre.¹⁹⁰ (A Szent Gellért téri vízirepülőgép-állomás ekkor már több mint fél évtizede nem működött az egyedüli igénybevevő, az *Aeroexpressz Rt.* megszűnte miatt.) A MÁG mátyásföldi repülőtere az 1930-as évek legelejére került állami kezelésbe.¹⁹¹ A budapesti repülőteret érintő légitársaságok útvonalhálózatában bővülés 1931-ig – a korábbi évekhez képest – nem állt be. Azonban ezt követően fokozatos fejlődés bontakozott ki.

¹⁸⁵ > 158.162/1933. BM. r. ; [*A Közlekedés*, V. évf. (1933) 4. sz. (április) 60. p. ; *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXV. évf. (1927) 39. sz. 468. p. ; *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXV. évf. (1927) 42. sz. 506. p. ; *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXVI. évf. (1928) 22. sz. 297. p. ; *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXVI. évf. (1928) 25. sz. 326. p.]

¹⁸⁶ Esmond HARMSWORTH a magyar revízió ügyéért nyilvánosan kiálló brit Rothermere lordjának fia volt – korábban brit parlamenti képviselő –, aki a Szombathelyhez közeli Gyöngyösapátiban (ma Gencsapáti) az idős APPONYI Albert gróftól, magyar országgyűlési képviselőtől, államférfit látogatta meg.

> *MTI* közlemény 1928.05.25. 16. kiadás ; *MTI* közlemény 1928.05.25. 17. kiadás

¹⁸⁷ > *MTI* közlemény 1930.09.05.

¹⁸⁸ > [*A Közlekedés*, V. évf. (1933) 4. sz. (április) 61. p.]

¹⁸⁹ > 4.296/1934. kbg. hird. ; KUNÁR – MOYS ; MOYS: Légiforgalmi irányításunk története. ; SUSÁNSZKY

¹⁹⁰ > 115.000/1933. KM. r. 4. sz. melléklet.

¹⁹¹ > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

Rendezvényhez kötődő idényjáratok közül az egyik első az 1930. május 3-ától, a Budapesti Árumintavásár végéig, május közepéig fenntartott Róma–Velence–Budapest útvonal volt.¹⁹² A svájci *Balair* légitársaság 1930. április 1-jén indította meg *Fokker F.VIIB-3m* típusú repülőgépével a Genf–Zürich–München–Bécs–Budapest járatát, amelyet csak rövid ideig üzemeltetett Magyarorszáig.¹⁹³ A német *Deutsche Lufthansa* légitársaság korábbi, budapesti járatát 1930. nyarától már Berlin–Bécs–Budapest–Belgrád útvonalon üzemeltette,¹⁹⁴ az első négy évben még a téli hónapok kivételével. A *MALERT* 1931. augusztus 1-jén nyitotta meg *Fokker F.VIII* típusú repülőgépeivel az első olaszországi járatát, Budapest–Klagenfurt–Velence útvonalon, mivel a jugoszláv kormány továbbra sem járult hozzá a nyugati területei feletti légi útvonalak használatához. (Velence repülőtere az 1930-as években Olaszország második legforgalmasabb légikikötője volt, megelőzve Milánót és Brindisit is.) A járat az első évben csak másfél hónapot üzemelt, s még 1932-ben is csak időszakosan, július 1-je és szeptember 15-e között, de mindvégig heti két alkalommal közlekedett.¹⁹⁵ A *MALERT* klagenfurt–velencei járata 1934-től már április elejétől október végéig közlekedett, továbbra is heti kettő alkalommal,¹⁹⁶ amely már jelentősséggel bírt akár átszálló utazás tekintetében is.

Az első, 1925. évi alkalom után, az 1930-as évek legelejére már előfordultak esetek, amikor a szükséges magyar engedélyek birtokában fegyvertelen katonai vagy polgári légijárművek külföldi katonai személyzettel, majd katonai repülőgépekkel – akár kötelékekben is – igénybe vették a magyar légteret, s magyar repülőtereken le is szálltak. Ezek a repülések általában egy európai körrepülés részeit képezték, vagy nemzetközi repülőtalálkozó kapcsán repültek át.¹⁹⁷ Majd elsősorban az 1930-as évek második felében növekedett meg az ilyen repülések száma. A katonai légijárművek általában Budapestre közlekedtek, vagy budapesti leszállással átrepültek.¹⁹⁸

A közforgalmi légijárművek távíró-berendezésével történő kereskedelmi, úgynevezett „utastávirat” küldésének lehetőségét a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter 1932. március 15-től engedélyezte. A meghatározott légiközlekedési vállalatnak szóló engedélyt először a *MALERT* és az osztrák *ÖLAG* kapta meg, majd 1932. júniusában a német *Deutsche Lufthansa* is. A táviratok terjedelmére és kézbesíthetőségi helyére szigorú szabályok voltak érvényben, azonban a korábbi díjszabást 1932. nyarán az illetékes miniszter jelentősebben mérsékelte. Földről úton lévő repülőgépre utastávirat küldése / fogadása továbbra sem volt engedélyezve.¹⁹⁹

Az 1930-as évek középső harmadában a magyar állam sorra kötötte Európa országainak kormányaival a kétoldalú légiközlekedési egyezményeket.²⁰⁰ Azonban az ún.

¹⁹² > *MTI* közlemény 1930.04.30.

¹⁹³ > *MTI* közlemény 1930.04.01.

¹⁹⁴ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1930-ban.

¹⁹⁵ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1931-ben. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1932-ben. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma. ; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

¹⁹⁶ > 197.771/1934. BM. r. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1935. évi légiforgalma.

¹⁹⁷ > *MTI* közlemény 1930.09.04. ; *MTI* közlemény 1930.09.05.

¹⁹⁸ > EPERJESI ; *MTI*: A német légi haderőnek a belgrádi repülőgépkiállításán... ; [*Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXV. évf. (1927) 27. sz. 361. p. ; *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXVI. évf. (1928) 25. sz. 326. p.]

¹⁹⁹ > 84.877/1932. KM. r. ; 102.573/1932. KM. r.

Az engedélyes vállalatok repülőgépeiről 1932. márciusától csak a legfeljebb 15 szóból álló táviratot és csak Ausztriába vagy Magyarországra lehetett továbbítani. Júniustól már magyarországi, ausztriai, csehszlovákiai vagy németországi rendeltetési helyre is lehetett üzenetet küldeni.

²⁰⁰ A csehszlovák és délszláv állammal tárgyalások már az 1920-as évek középső harmadában folytak a légi közlekedés elősegítése érdekében. Azonban azok egyelőre semmilyen eredménnyel nem bíztattak a magyar fél részére. Az osztrák-magyar egyezmény még 1926-ban, az olasz-magyar 1933. októberében, a német-magyar és a lengyel-magyar 1934. júniusában, a holland-magyar 1936. nyarán, a francia-magyar 1936. őszén, a svájci-magyar – liechtensteini hatállyal is

kisantant államokkal (Románia, Csehszlovákia, Jugoszlávia) 1938. tavaszáig nem került sor ilyen aláírására. Ebből adódóan a magyar, illetve a csehszlovák, román, vagy jugoszláv repülőgépek addig a másik fél területére még menetrend szerint is csak ideiglenes engedéllyel közlekedhettek. Az új légi járatok nyitása, vagy azok elutasítása számos esetben politikai okokra vezethetőek vissza. Ezek közül az egyik, hogy a magyar kormány a *MALERT*-nek biztosítani kívánta, hogy viszonyosságra épülő új járatot magyar részről üzemeltetni tudja. Azonban a rendelkezésre álló repülőgéppark és személyzet ezt több esetben nem biztosíthatta.²⁰¹ Így a magyar légitársaság hiába nyitotta meg 1933-ban a Budapest–Bécs–Berlin járatát, a rendelkezésre álló repülőgép-állomány miatt, azt az üzemközfosségi szerződés alapján még évekig csak a *Deutsche Luft-hansa* légijárművei repültek. Mindezt fokozta, hogy a magyarországi *Fokker* repülőgépekkel kényszerű téli üzemszünetet kellett tartani, mivel a gyakran ködös, megrövidült nappali órákban – a kellő műszerezettség hiányában – kockázat nélkül nem tudták volna teljesíteni a meneteket.²⁰²

A Magyarország és külföld viszonylatában közlekedő légitársaságok rövidebb-hosszabb útvonalainak teljesítése a kedvezőtlen időjárás miatt, vagy ritkábban meghibásodásból esetenként késlekedést szenvedett. Azonban általánosságban egyre biztonságosabbá és üzembiztosabbá vált a légi közlekedés. Ennek ellenére előfordultak kényszerleszállások,²⁰³ azonban utasok ritkán estek áldozatul balesetnek.²⁰⁴

– 1937. elején, a brit-magyar 1938. júniusában lépett életbe. A román és a magyar kormány 1937. december 17-én írt alá légiforgalmi egyezményt.

²⁰¹ > EPERJESI ; CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 226. p.

²⁰² > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

²⁰³ A magyarországi nemzetközi légi közlekedésben évente több alkalommal is előfordult, akárcsak Európa- és világszerte, hogy a légi járatokat teljesítő repülőgépeknek esetenként kényszerleszállást kellett útközben végrehajtaniuk. Ezek gyakorta sem az utasok, sem a légijármű sérülésével nem jártak, köszönhetően a repülőgép-vezetők nagy gyakorlatának is. A legtöbb nem tervezett leszállásra a kedvezőtlen időjárási viszonyok, és csak ritkán műszaki hiba miatt került sor. Ilyen, és hasonló rendkívüli esetekre számos példa ismert. Többek között, a francia *CIDNA* Isztambul–...–Párizs járatának Budapest–Bécs szakaszát teljesítő repülőgépe 1928. június 6-án késő délután Győrszentiván határában kényszerleszállást végzett. Sem a kétfős személyzet, sem az egy utas, sem a repülőgép nem sérült meg; azonban az utast végül gépkocsin szállították Bécsbe. Egy 1928. szeptember 23-án reggel, Budapest–Bécs között közlekedő, Mátyásföldről felszálló légijármű vezetője az erős ködben elvesztette a tájékozódását, majd Etyek határában kényszerleszállást hajtott végre. Ennek során a repülőgép ágak/karók között elakadt, amely következtében a szárnyai megsérültek és az ablakai betörték. Azonban az öt utas sérülései legfeljebb csak kisebb karcolások voltak. (A személyeket a település lakói segítették ki, akiket gépkocsikon visszafuvaroztak Budapestre.) A *CIDNA* Franciaország felé tartó, Belgrád–Budapest útvonalon közlekedő repülőgépe 1930. június 21-én Alsónémedi határában motorhiba miatt kényszerleszállást hajtott végre. A vizes területen felborult és megrongálódott légijármű vezetői könnyebben megsérültek, míg az utasok épségben vészelték át az eseményt. A *KLM* Budapestet is érintő holland kelet-indiái járatának Amsterdam felől 1931. január 23-án késő délután érkező repülőgépe, a Budapest feletti sűrű köd miatt három órát körözött. Ezt követően végül a Csepel-szigeti *Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Rt.* üzemi repülőterére szállt le. Másnap reggel sikeresen folytatta útját Délkelet-Ázsia felé. A *CIDNA* Belgrádból Budapestre 1931. április 1-jén tartó légijárművének vezetője, ÚJVÁRY László a magyar főváros közelében motorhibát észlelt, majd Vecsés és Pesterzsébet között kényszerleszállást hajtott végre. Az ezután kigyulladt repülőgépet földdel eloltották; a kimenekített öt utast gépkocsin Mátyásföldre fuvarozták, akik majd onnan egy másik légijárművel folytatták útjukat Párizs felé. (A repülőgépet elszállításáig csendőrök őrizték.) Az 1934. október 28-án Amsterdam felől Mátyásföldre tartó holland légijármű személyzete – a Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye északnyugati térségében kialakult – sűrű köd miatt elvesztette a tájékozódását, így végül Solymár határában kényszerleszállást hajtott végre. Azonban már dél tájéka felészállt, s rendben folytatta útját célállomásai felé. (Mindezek mellett még továbbra is előfordultak a repülőgép összeroncsolódásával járó események is. Így például, a *KLM* Batávia–...–Budapest–...–Amsterdam útvonalat 1935. július közepén teljesítő repülőgép az iráni Busehr városából történt felszállást követően kigyulladt, majd a kényszerleszállást követően kiegészített. Bár a légijármű és a rakománya teljesen megsemmisült, az utasok és a személyzet túlélte a rendkívüli eseményt.)

> A belgrád-budapesti repülőgép kényszerleszállása Pesterzsébet mellett ; Az amsterdam–batáviai repülőgép leszállott ... ; Bravúros kényszerleszállás Vecsés határában. ; Márkus Emilia leánya át akarja repülni az óceánt. ; *MTI*: Az itteni repülőterén lezuhant... ; *MTI* közlemény 1928.06. 09. ; *MTI* közlemény 1930.06.21. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1934.10.28.]

²⁰⁴ Sajnos más példák mellett, a *MALERT* Bécs–Budapest útvonalát 1929. május 18-án teljesítő H-MABF lajstromjelű, *Fokker F.III* típusú repülőgépe nyugat felől Budapest fölé érkezve, Dél-Buda felett zuhanni kezdett. A Duna felett, a Csepel-sziget északi csúcsához közel levált az egyik szárnya, és ez miatt a légijármű a folyóba csapódott. Ennek hatásá-

A légi utasforgalomban továbbra is, számos olyan személy magyarországi átléptetése is megtörtént, akik – a korabeli légiközlekedés sajátosságaiból, nehézségeiből és a mátyásföldi repülőtér hiányosságaiból adódóan – a hosszútávú repülőjáratok éjszakai pihenőjét budapesti szállodákban töltötték el.²⁰⁵

A holland *KLM* légitársaság 1931. tavaszától már állandó jelleggel, meghirdetett menetrend szerint üzemeltette az Amszterdam–...–Budapest–...–Batávia utasjátát; sokáig ez lett a leghosszabb, átszállás vagy repülőgépváltás nélkül teljesített légi útvonal. (A magyarországi szakasz hivatalos megnyitóját a budapesti repülőtéren majd csak 1933. május 4-én rendezték meg.) Már 1931. október 1-jén heti rendszerességre sűrítették a repülőgépek közlekedését a délkelet-ázsiai útvonalon, s hamarosan a hasznos terhelést (utast és árut) tekintve már megközelítőleg teljes kihasználtságot értek el. (Az 1931. évben, a Budapesten keresztül működtetett üzemidőszakban, nyugat→keleti irányban 22 járatral mindössze 10 utas, ellenkezőleg pedig 17 járatral 9 fő utazott. A járat kihasználtságát és gazdaságosságát jelentősen segítette a postaküldemények és teherárak szállítása.) Ezzel közvetlen, menetrend szerinti összeköttetést teremtve Budapest illetve közel-keleti, dél- és délkelet-ázsiai városokkal is, köztük több jelentős központtal, mint például India kormányzati székhelyével, Calcuttával is. Igaz, a batáviai útvonal utasai Budapest nemzetközi repülőtérét igen ritkán használták kiinduló- vagy célállomásként. A délkelet-ázsiai járatot 1933. májusában némileg módosították újabb leszállásokkal, illetve egyes városok kihagyásával. Legjelentősebb változtatásként közbeiktatták Szingapúrt is, míg az osztrák és bolgár fővárost ekkor már nem érintették: a holland repülőgépek Amszterdam–Lipcse–Budapest–Belgrád–Athén–Marsza Matruh–Kairó–Gáza–Bagdad–Busehr–Jask–Karachi–Jodhpur–Allahabad–Calcutta–Akyab–Rangoon–Bangkok–Alor Star–Medan–Szingapúr–Palembang–Batávia és ellenkező irányú útvonalon repültek a májustól október végéig tartó nyári menetrendi idényekben. A *KLM* Budapestet 1933. folyamán érintő 53 délkelet-ázsiai járatán összesen 410 utas repült, akik többsége átutazó volt (s így mindegyikük két utasként számított a magyar adatgyűjtésben). Az Athén felől csak Budapestig utazó vagy a magyar fővárosból a görög főváros felé / azon keresztül induló utasok összes száma félszáz körül volt abban az évben. A holland légitársaság a későbbiekben az 1933. évvel nagyjából azonos útvonalon repült; azonban majd néhány, kisebb perzsi/iráni településen történő műszaki leszállást kivettek a menetrendből. A vállalat a kelet-indiái útvonalán újabb és újabb, a korábbiaknál korszerűbb és nagyobb repülőgép-típusokat állított szolgálatba, amelyeket megelőzték azok menetrendi idő csökkentését célzó próbautjai.²⁰⁶ A járat teljesí-

ra a fedélzeten tartózkodó járművezető és egyedüli utasa – egy osztrák fogtechnikus – életét vesztette, a 230 kg rakomány egy része eltűnt.

› *MTI* közlemény 1929.05.18.

²⁰⁵ A majd 1937-ben megnyitott új budapesti („budaörsi”) repülőtér kialakításából adódóan a hosszútávú utasok már a repülőtér szállodájában is éjszakázhattak. Azonban ekkor menetrend szerint már ilyet nem igényeltek a légiközlekedési vállalatok. A kevés átszálló utas részére viszont ez kényelmes megoldás volt. A szállodai elhelyezés és az esetleges ot-tani étkezés költsége általában a repülőjegy árában benne foglaltatott.

²⁰⁶ › *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1934.*: 314. p. ; Civil aviation in Dutch East Indies. ; D. – H. ; K.N.I.L.M. during 1933. ; *MTI*: Plessmann vezérigazgató, a Koninklyke Luchtvaart... ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben. ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1931-ben.

Az 1931. márciusában útnak indított próbajáratot egy *Fokker F.XII* típusú, öt fő személyzet mellett 12 utasüléssel repülőgép teljesítette, amely az Amszterdam–Budapest útvonalat már leszállás nélkül repülte. Ennek ellenére, a menetrend szerinti útvonal a továbbiakban érintette a két nagyváros között Lipcsét is. Az újabb próbautak tapasztalatai elsősorban az ázsiai útvonalak módosítását eredményezték. A *KLM* által a kelet-indiai viszonylatban szállított áruk súlya 1931-ben meghaladta a 9 ezer kilogrammot, ebből mindössze félszáz kg érkezett, illetve indult Budapestre.

› *KLM* Amsterdam-Batavia útvonalú, 1933. évi menetrendfüzete. ; *MTI*: Plessmann vezérigazgató, a Koninklyke Luchtvaart... ; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1931-ben.

tésére az állandó engedélyt 1934. nyarán állította ki az illetékes magyar hivatal, addig azt egyes járatokhoz kapcsolódó, adott lajstromjellel érvényes, időszakos hozzájárulás révén üzemeltethették a magyar légtéren keresztül.²⁰⁷ A járat valamennyi közbeeső leszállása nem csak műszaki megállás volt, hanem ott az utasok ki- és a szabad férőhelyek függvényében beszállhattak. A magyar főváros nemzetközi repülőtere ezt a célt is szolgálta, az utasok elvileg cserélőd(het)tek,²⁰⁸ de a járatokkal csak átutazók – a délutáni érkezés és a reggeli indulás között – Budapest egyik belvárosi szállodájában töltötték az éjszakát. Ez természetesen magával vonta az utasok határátléptetéseit is, amelyhez szükségük volt átutazás céljából kiállított magyar vízumra is.²⁰⁹ Az előbb leírtak természetesen érvényesek voltak más légitársaságok járatára is. A Budapesten történő éjszakáztatásra 1935. júniusától, az új – 12 utas, jelntősen dönthető fotelekben történő szállítására berendezett – *Douglas DC-2*-es repülőgépek üzembe állításával már nem volt szükség, azt az időben lerövidült utazás során a holland fővárostól messzebb, keletebbre (Athénben) tudták megoldani.²¹⁰ Az útvonalon később is esetenként módosítottak, azonban a jelentősebb települések – köztük a nyári menetrendi időszakban magyar főváros is – változatlanul állomásai maradtak.²¹¹

Számos, a korszakban kiemelkedő eredményt (sebességben, befogadóképességben, stb.) nyújtó légijármű mutatkozott be Magyarországon is. A német *Junkers G 38*-as típusú repülőgép, amely 1930-ban a maga 30 fős utasbefogadó-képességével az egyik legnagyobb volt, 1930. október 4-én érkezett rövid látogatásra a mátyásföldi repülőterre, ahol a hivatalos fogadóküldöttség mellett az érdeklődők közelebről is szemügyre vehették azt. E légijármű második alkalommal 1934. május 13-án érkezett Budapestre, s ezúttal csak másnap folytatta útját, Berlinbe.²¹²

A menetrend szerinti légi forgalom mellett már számos alkalmi repülésre is sor került a magyar államhatár felett, abból a célból is, hogy utasokat Magyarországra / -ről szállítsanak. Az ilyen utak alkalmával az utazók határforgalom-ellenőrzése szinte min

A *KLM* 1934-ben az Amszterdam–...–Budapest–...–Batávia, illetve ellenkező irányú 52 járatán (2×26 járat) már több mint 220 utast szállított, akik közül megközelítőleg 20 fő volt azok száma, akik Budapestre, mint céllálomásra érkeztek, vagy innen indultak.

› VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma.

²⁰⁷ › 161.983/1933. BM. r.; 162.434/1933. BM. r.; 162.688/1933. BM. r.; 197.771/1934. BM. r.; [Az „A Közlekedés” című havilap 1933. évi lapszámainak „Légi közlekedés” című fejezeteinek „Átrepülési engedélyek” alfejezetei.]

²⁰⁸ Amszterdam–...–Batávia útvonalért 1934-ben 1.750 holland forintot (gulden) kellett fizetni, míg Budapest–...–Batávia útvonalért 1.719 forintot, Budapest–...–Amszterdam út 117 forint volt ugyanekkor (az összegek sorrendben, pengőre átszámítva: kb. 3.500, 3.400, illetve 230 P). Idővel nem csak a szállítható utasok és a menetek száma nőtt, hanem a viteldíj is csökkent. Amszterdam–...–Batávia útvonalért 1937-ben már „csak” 1.350 holland forintot kellett fizetni, ugyanekkor a Budapest–...–Batávia útvonalért egy útra 1.260 forintot fizettek (az összegek sorrendben, a korábbiakhoz képest erősödött pengőre átszámítva: 2.520, illetve 2355 P). A menettérít díj 10 %-os kedvezménnyel került megállapításra.

› *KLM Amsterdam-Batavia* 1934. menetrendfüzete; *KLM Amsterdam-Batavia* 1937. menetrendfüzete

²⁰⁹ A magyar vízum előzetes beszerzése esetenként sok fáradságot és időt vett igénybe, mivel a magyar konzulátusi hálózat meglehetősen szérény volt Európán kívül, különösen Ázsiában. Így, például az Irakban vagy Iránban (Perzsiában) tartózkodó személyek esetében a területileg illetékes magyar konzulátus Olaszországban, Rómában volt (Kínában a hágai, Japánban a madridi magyar követség volt az illetékes 1934-ben és a következő években is), amellyel a postai úton kívül lényegében más módon nem tarthatták fenn a kapcsolatot. A körülményes, előzetes ügyintézésen számottevően segített a határon kiadható vízum lehetősége, amely akár sokheti várakozástól mentesítette az utazót.

A teljes útvonal valamennyi, leszállás révén érintett országában vízumkötelezett utasnak 13 vízumot, engedélyt kellett beszerez(tet)nie az utazás megkezdése előtt, az 1930-as évek első felében. Igaz ezek egy részét ugyanazon a külképviseleten megszerez(tet)hette (így például az indiait és malájföldit a brit konzulátuson, a hollandait és a holland kelet-indiákat a holland királyi konzulátusokon).

²¹⁰ › *KLM Amsterdam-Batavia* 1934. menetrendfüzete; *KLM Amsterdam-Batavia* 1937. menetrendfüzete

²¹¹ Az 1934. évi útvonalhoz képest, 1937-ben már Marsza Matruh helyett alkalmanként Rodoszban, Gáza helyett pedig Lod/Lyddá településnél, illetve Bushire helyett Baszrában szállt le a repülőgép, s kihagyták a belgrádi és az akyabi (utóbbit már 1935-től) állomást is.

²¹² › *MTI: A Hindenburg vezértábornagyról elnevezett német nagyrepülőgép...; MTI: Október 4-én 3-4 óra között...*

den esetben a mátyásföldi repülőtéren történt. Azonban ettől akadtak kivételek is. A korszakban, az egyik leglátványosabb ilyen eseményre 1931. tavaszán került sor. Akkor, március 29-én reggel, a német LZ127 „Graf Zeppelin” kormányozható léghajó Friedrichshafen–Budapest útvonalon érkezett a magyar fővárosba. (A léghajó Bécs irányából délkeletre, a Balaton fölé repült, ott néhány kör megtétele után vette az irányt Budapestre, amelyet a Velencei-tó felett elhaladva ért el.) A hatalmas légijármű az erre a célra kijelölt (alkalmi) leszállóhelyén, a Csepel-sziget északi csúcsának síkságán 1929. óta működő üzemi repülőtéren kötött ki, hogy utasait ki- és behajózza. Itt történt meg, ideiglenes határátkelőhely-nyitás révén, az érkező, illetve délután a Németországba induló utasok határforgalom-ellenőrzése is. Az eseményre kilátogatott a magyar kormány több tagja és Budapest főpolgármestere is. A szintén a helyszínre tartó HORTHY Miklós kormányzó és felesége csak a léghajó kora délelőtti, magyarországi körútjára történt felszállása után ért csak ki a csepeli repülőtérre (a vártnál több gépkocsi és közönség okozta forgalmi akadályok miatt). Így az LZ127-tel Németországból érkezett fiukat csak később köszönthették. A reggeli-délelőtti erős szél és havazás ellenére rendkívül nagy tömeget vonzó – egyes becslések szerint 30 ezer főt is meghaladta a helyszínen és annak közelében lévő érdeklődők száma – le- és felszállásokat előre szervezetteren, igen jelentős rendőri erővel biztosították. A Csepelen beszálló csoporttal megtett magyarországi körutazást követően, az LZ127 „Graf Zeppelin” még március 29-e délutánján, Budapest–Friedrichshafen útvonalon visszarepült Németországba.²¹³

Két magyar korábbi katonai repülőtiszt, ENDRESZ György és MAGYAR [WILCZEK] Sándor 1931-ben tett kísérletet az Atlanti-óceán átrepülésére. Az évekig elhúzóódó előkészületek után Ditreitből New Yorkon keresztül a kanadai Új-Foundland partjainál fekvő Harbor Grace-be repültek, ahonnan – az időjárás kedvezőbbre fordulására várva – 1931. július 15-én 13:40-kor szálltak fel az óceán feletti leszállás nélküli útjukhoz. A *Lockheed Sirius 8A* repülőgép – a trianoni revízió támogatására – a „Justice for Hungary” (magyarra fordítva „Igazságot Magyarországnak”) nevet kapta, amely a továbbra is világhírnek számító óceánrepülések nemzetközi sajtóviasszhangja miatt hamarosan számos országban megemlékezésre került. A légijárművet ENDRESZ vezette, míg MAGYAR a navigátora volt. A kezdeti nehéz repülési körülményeket követően már másnap, július 17-én reggel, 13 óra és 50 perc repülési idő után – amely akkor világcsúcs lett – sikeresen elérték Európa franciaországi partjait, majd Németország felett átrepülve, Ausztria irányából Hegyeshalom térségében 18 óra körül repültek be Magyarország fölé. A fogadásukat a mátyásföldi repülőtéren szervezték meg, ahol a népes tömeg mellett számos vezető államférfi is várakozott. Azonban a magyar repülők a légijárművük

²¹³ > A Graf Zeppelin hóviharban, de nagy sikerrel... ; Hatalmas hóviharban tette meg útját... ; KARINTHY ; PAGÁTS ; SZÚCS József

A németországi Friedrichshafenből induló – a járművel Bécs, majd a pontosan érkezés miatt tett kerülővel, a Balaton felett elhaladt – utasok március 29-én, reggel nyolc óra után érkeztek a Csepel-szigeti *Weiss Manfred Acél- és Fém-művek Rt.* üzemi repülőterére. Itt a 14. döntően magyar állampolgár – köztük HORTHY István, KARINTHY Frigyes és ALMÁSSY László gróf is – befecze az utazást. Az érkezőkre vezető politikusok is vártak a kikötésre kijelölt területnél. Az utascsereit követően magyarországi (belföldi) körrepülést hajtottak végre, majd a Budapestre visszatérő léghajóra beszálltak a Friedrichshafenbe utazó 9 személy.

> KARINTHY ; PAGÁTS ; SZÚCS József

Az LZ127 „Graf Zeppelin” léghajó pont két évvel azelőtt, 1929. március 28-ról 29-re virradó éjjel, Kis-Ázsiából Németország felé repülése közben, megszakítás nélkül átrepült a Dunántúl egy része felett: Kaposvár–Balaton–Pápa–Pozsony–Bécs útvonalon. A léghajó második, Magyarország feletti átrepülésre 1929. október 16-án került sor. Aznap hajnali és kora reggeli órákban, Bécs felől érkezve, Komárom, Kelenföld és Székesfehérvár (!) felett elhaladva Kelebia térségében hagyta el a magyar légteret, Belgrád felé repülve. Még aznap késő este, Németországba visszafelé szintén áthaladt a magyar légterén, Nagyvárad–Budapest–Bécs útvonalon közlekedve, amely során két kört írt le az Országház felett.

> A „Graf Zeppelin” kétszer is elkerülte Szegedet. ; A Graf Zeppelin ma este hét órákor megjelent... ; NAGY Zoltán ; Nyolcvanegy órai repülés után a „Graf Zeppelin” kikötött Friedrichshafenben.

műszaki hibája miatt végül Bicske és Felcsút között egy kukoricaföldnél, 19 óra körül leszállni kényszerültek, amely során a repülőgép az oldalára dőlt, ami következtében az sérüléseket szenvedett. A kényszerleszállást az előírásoknak megfelelően a legrövidebb időn belül jelentették. A két óceánrepülő az értük küldött repülőgép szállította Mátyásföldre, ahonnan BETHLEN István miniszterelnökhöz, a budai várba fuvarozták őket. A két magyar repülőgép-vezető, ENDRESZ és MAGYAR 25 óra és 40 perc alatt 5.182 km-t repült megszakítás nélkül az Atlanti-óceán, majd Nyugat-Európa felett egészen a Kárpát-medencéig, ezzel túlszárnyalva a 14 addigi leszállás nélküli óceánrepülő teljesítményét, akik az Amerikai Egyesült Államokból általában csak az első nyugat-európai országokig jutottak el.²¹⁴

Azonban ezt követően is számottevő repülési teljesítmények kiinduló és / vagy célállomása maradt Magyarország. ALMÁSY László és ZICHY Nándor gróf 1931. augusztus 15-én indult a mátyásföldi repülőtérrel, hogy csatlakozzék egy Kairóból induló észak-afrikai expedícióhoz. (A használt brit repülőgép a rossz időjárás miatt Dél-Törökország felett megsérült és végül azzal Aleppóban kényszerleszállást kellett végrehajtani.) BÁNHIDY [MUDRIS] Antal gépészmérnök és BISITS Tibor nyugállományú százados, légügyi felügyelő 1933. február 19. és március 24. között, Budapestről kiindulva, majd oda visszaérkezve több műszaki pihenővel körbepülte a Földközi-tenger partvidékét. Hazaútjuk utolsó szakaszában, a Klagenfurthból történt felszállást követően Székesfehérvár repülőterén március 23-án délután leszálltak, ezzel Magyarországra ott léptek be (BISITS még aznap Budapestre utazott gépkocsival). A budapesti havazás és köd miatt Székesfehérvárból a magyar főváros légi kikötőjébe csak másnap, valamivel dél előtt érkeztek meg.²¹⁵ BÁNHIDY Antal 1933. augusztus 30-án Debrecenből *Gerle-13*-as repülőgépével felszállva az észtországi Raplába, majd onnét Helsinkibe repült, az észak- és nyugat-európai repülőútjának első állomásaiba. Körútjának utolsó szakaszként, szeptember 15-én London-Croydonból 6:10-kor indult vissza Magyarországra. A kedvező repülési körülményeknek köszönhetően a mátyásföldi repülőtér felett csak egy tiszteletkört tett, miközben ledobott névjegyén tudatta a repülőtér vezetésével, hogy az előzetes tervek szerint, Debrecenig folytatja útját. A brit fővárosból a hajdúsági nagyváros déli, epreskerti határában létesült repülőteréig 1.640 km-t repült, amelyet 10 óra 50 perc alatt tett meg, közbeeső leszállás nélkül, ezzel nem hivatalos magyar távolsági rekordot állított fel annak repülőgép-kategóriájában. BÁNHIDY az augusztus 30-ai indulásával, illetve szeptember 15-én 17 órakor történt leszállásával egyúttal **a legelső debreceni légi határátlépések** történtek meg. A hazaérkezésekor, a *Gerle-13* leszállását követően a debrecen-epreskerti repülőtér illetékesei értesítették a *Debreceni Rendőrkapitányságot* és az illetékes vámhivatalt, hogy a híres magyar repülő külföldi útja végeztével leszállt. A két hatóság közegei ezt követően a helyszínre érkeztek, és elvégezték BÁNHIDY beléptető határforgalom-ellenőrzését.²¹⁶

A brit Amy JOHNSON 1930. májusában, első nőként repült az Egyesült Királyságból Ausztráliába, amely során, május 6-án Bécsből a magyar légtéren keresztül – megszakítás nélkül – repült Konstantinápolyig.²¹⁷ Ugyanez év őszén, 1930. szeptember 27-

²¹⁴ > GYULAY: Az első magyar óceánreplés.; SZABÓ Attila: Endresz György.; *MTI* közlemény 1931.07.16. 28. kiadás; *MTI* közlemény 1931.07. 16. 29. kiadás

²¹⁵ > *Repülési Lexikon*. I. kötet, 91–93. p. „Bánhidi” címszó.; *MTI* közlemény 1933.03.23.; *MTI* közlemény 1933.03.24.

²¹⁶ > Az első útlevíl- és vámvizsgálat Debrecenben.; Croydon-Hungary Non-Stop.; *MTI* közlemény 1933.09.15.; The „Gerle 13” biplane.

BÁNHIDY Antal a II. világháborút követően BÁNHIDIRA változtatta nevének írási módját.

²¹⁷ > *MTI*: Miss Amy Johnson 22 éves angol pilótanő ma...

én Milred Mary PETRE (Victor BRUCE felesége) pilótanő a London melletti Hestonból Tokióba tartó légi útja során, Bécsből érkezve leszállt a mátyásföldi repülőtérre, majd rövid pihenő után útját Belgrád felé folytatta.²¹⁸ A már ismert német Elly BEINHORN repülőgép-vezető 1931. decemberében, Föld körüli útja kezdeti szakasza során átrepült Magyarország felett, hogy délkeleti irányba fojtassa a hamarosan sikerre vitt útját. Ugyanő 1933. nyarán *Heinkel HE-71*-es repülőgépével a magyar légi terület felett átrepülve utazott a dél-afrikai Fokvárosba. Az átrepülési engedélye kiterjedt a fegyver és lőszer szállítására is, de abban kikötésre került, hogy azokat „Magyarország felett azonban nem használhatja”.²¹⁹ A német hölgy majd 1936. augusztus 6-án ismét átrepült Magyarországon – ezúttal leszállva a mátyásföldi repülőtérre –, Szíriát és Egyiptomot is érintő körútjának Berlinbe tartó szakasza során.²²⁰

Európa számos állama már az 1920-as évek közepére kötött egymással olyan egyezményt, amely kölcsönösen mentességet biztosított a másik fél honosai részére, az előzetes útlevélláttaozás beszerzése alól, amely lehetőség az 1930-as években tovább bővült.²²¹ Nem csak egyes országok honosainak a beutazását, hanem a magyar nemzetközi repülőtér határforgalom-ellenőrzését is könnyítette az 1930-tól, egyre bővülő kör részére biztosított **vízummentességi megállapodások** életbe lépése. Már abban az évben a német, osztrák, olasz, spanyol, svájci és liechtensteini állampolgárok részesültek – egyezmény szerint, a viszonyosság elvén – e kedvezményben. (A spanyol állampolgárok vízummentességét – a spanyol kormány rendelete miatt hozott kölcsönösségi intézkedéssel – 1931. őszén megszüntették.)²²² Akárcsak korábban, az 1930-as évek során, a külföldről érkező, és ugyanazzal a járáttal **továbbutazó külföldi utasoknak** érvényes úti okmányon kívül, ha mentességet nem élveztek, magyar vízummal továbbra is rendelkezniük kellett. Amennyiben azzal mégsem bírt az utazó, akkor az 1920-as évek végétől a repülőtérre, megfizetett illeték ellenében a jogosult rendőrtisztviselő kiadhatott arra az alkalomra szóló átutazóvízumot.²²³

A **kilépő utasforgalom vámellenőrzése** 1931. augusztus 8-tól vált ismét hangsúlyossá. Akkortól az arany, az ezüst és a platina, valamint a meghatározott összértéket meghaladó fizetőeszköz kivitelét magyar miniszterelnöki rendelet a *Magyar Nemzeti Bank* engedélyéhez kötötte. Így a kiléptető vámellenőrzésnek már ki kellett terjednie az utazó birtokában lévő készpénzre és az azt helyettesítő eszközökre, valamint a nemesfém tárgyakra is. A mátyásföldi határforgalom-ellenőrzés ekkor akként módosult, hogy az útlevéllékező rendőr részéről kiléptetett utasoknak a vámhivatali tisztviselő elé kellett járulniuk egyesével. (Az utazó útlevelét a rendőr adta át a vámellenőr részére, miután azt átléptető-bélyegző lenyomatával ellátta.) A kifüggesztett előírás alapján, ekkor az utas kérdés nélkül nyilatkozatot volt köteles tenni a külföldre szállítandó értékeiről. Azonban – elsősorban az új szabályok életbe lépését követő kezdeti hetekben – erről a határt átlépőt általában meg is kérdezték. Szükség, illetve gyanú esetén tételes ellenőrzést folytattak le. Amennyiben minden rendben találtatott, akkor a vámhivatali tisztvi-

²¹⁸ > *MTI* közlemény 1930.09.26. ; *MTI* közlemény 1930.09.27.

²¹⁹ > 157.209/1933. BM. r.

²²⁰ > *MTI* közlemény 1936.08.06.

²²¹ Ebből eredően, az 1920-as évek végétől nem kellett vízumot beszereznie a másik fél repülőterein leszálló járáttal utazó csehszlovák, jugoszláv és román állampolgároknak sem; ugyanígy majd az 1930-as évek utolsó harmadára a csehszlovákoknak már például Olasz- és Franciaországba, Jugoszláviába, Ausztriába vagy az Egyesült Királyságba sem kellett, és viszont sem. Francia állampolgárok az 1930-as évek középső harmadában már vízummentesen utazhattak be, többek között Olaszországba, Ausztriába és Csehszlovákiába is. Azonban amennyiben járatuk érintette a budapesti repülőtérre is, akkor magyar (átutazó)vízummal továbbra is rendelkezniük kellett.

²²² > 1.730/1930. ME. r. ; 1.731/1930. ME. r. ; 1.732/1930. ME. r. ; 2.260/1930. ME. r. ; 3.980/1930. ME. r.

²²³ > RAB

selő visszaadta az utasnak az útlevét. A beléptető vámvizsgálat a készpénz-kiviteli korlátozás bevezetésével annyiban kiegészült, hogy az engedélyezett határt meghaladó összeget az utas nyilatkozata alapján ellenőrizték, majd a pénzbehozatal tényét az utazó útlevébe bejegyezték. Ez lehetővé tette, hogy kiutazáskor külön engedély nélkül az utas kivigye a behozott összeget meg nem haladó külföldi eredetű valutát.²²⁴

A budapesti repülőtér utasainak útlevel-ellenőrzését teljesítő személyi állományt – a rendőrség jelentős szervezeti átalakítását követően, a helyi hatóság átnevezésével – 1933. január 1-jével a *Magyar Királyi Rendőrség Vidéki Főkapitányságának Mátyásföldi és Környéki Rendőrkapitánysága* alatt osztották be. Feladatát a következő időszakban mindvégig ebben az alárendeltségben teljesítette. A Mátyásföldi Repülőtérén szolgálatot teljesítő rendőr különítmény vezető beosztású tisztje volt 1937. július elejéig dr. vitéz SZALAY Ferenc rendőr-segédfogalmazó (majd 1937. júliusától rendőrfogalmazó) és EBNERTH Ferenc rendőrfelügyelő.²²⁵

Az államhatár feletti repülőgép-forgalom ellenőrzésére, illetve a nemzetközi repülésekre vonatkozólag a kereskedelemügyi miniszter 1933. december végén rendeletet adott ki (amelynek egyes pontjai már korábban ismertetve voltak). Az 1934. január 18-án életbe lépő rendelet az **átrepülő, illetve külföldi viszonylatban történő repülések kényszerleszállásai esetére új szabályokat** léptetett életbe. E szerint a légijármű utasai és személyzete a repülőgépet kizárólag a rendkívüli esemény bejelentése céljából hagyhatták el. Amennyiben a kényszerleszállásra a határ átrepüléséhez közel került sor, úgy lehetőség volt a rendőrhatalom vagy a csendőrség járőre részéről, hogy a vámhivatal, pénzügyőrség értesítésétől eltekintsenek. Azonban erre csak akkor volt mód, ha hi

²²⁴ > 4.500/1931. ME. r. ; MA. – SY.: A Weinréb ügy a törvényszék előtt.

Az 1931. júliusában – a tovább tartó gazdasági világválság és az abból eredő ausztriai, valamint németországi bankválság magyarországi hatásaként – a külföldi fizetőeszközökre és a külfölddel folytatott bankügyletekre szigorú magyar szabályok kerültek bevezetésre. Az 1931. augusztus 8-án életbe lépő rendelkezés értelmében – többek között – a Magyarországról külföldre utazók 300 pengő értékig külön engedély nélkül vihettek ki bankjegyet és nem-nemesfémből készült érmét, valamint készpénz-helyettesítő eszközt. Ennél nagyobb összeg engedély nélkül akkor volt kivihető, ha a belépéskor azt az utazó bemutatta, és a vámtisztviselő e tényről az útlevébe bejegyezte. A valuta-behozatalra vonatkozó bejelentés tartalmát gyakran akkor is rögzítették az úti okmányban, ha az utas birtokában lévő fizetőeszközök nem érték el az engedélyezett összeget. Ezáltal a kiléptető vámvizsgálatnál a külföldre utazó birtokában lévő pénz származása könnyebben volt ellenőrizhető, bizonyítható. Tilos volt továbbá engedély nélkül külföldre vinni „vert, vagy veretlen, fel nem dolgozott” aranyat, ezüstöt és platinát. A korlátozások alól csak a *Magyar Nemzeti Bank* adhatott felmentést.

A valuta-kiviteli jogszabály már 1932. március 20-án tovább szigorodott. Akkortól az engedély nélkül kivihető készpénzek és az azokat helyettesítő eszközök összegének felső határát 150 pengőre csökkentették. Újabb szigorítás 1935. május 20-án lépett életbe. Akkortól már csak a 30 pengő összérték alatti magyar, és az 50 pengő összértékét meg nem haladó külföldi fizetőeszköz volt kivihető Magyarországról külön engedély nélkül. Azonban utóbbit is csak akkor tehetette meg a magyar állampolgár, ha azt a *Magyar Nemzeti Bank*ban vagy más feljogosított pénzintézetnél vásárolta, és az ezt igazoló hivatalos bejegyzés az útlevében szerepelt. A kiutazáskor a magyar állampolgárok egy valuta-kiviteli ellenőrző lapot kaptak, amelyet kitöltve a hazatéréskor, a határforgalom-ellenőrzéskor le kellett adniuk. Ezt a hatóság minden esetben a *Magyar Nemzeti Bank*ba továbbította, felülvizsgálat céljából. Az előbbi értékhatár feletti valuták továbbra is csak a *Magyar Nemzeti Bank* engedélye alapján voltak külföldre vihetők.

> 4.500/1931. ME. r. ; 1.720/1932. ME. r. ; 4.490/1935. ME. r.

A rendelkezést még maga a *Magyar Nemzeti Bank* elnöke is maradéktalanul és szigorúan betartotta külföldre utazásai során, így légi utazása előtt előzetesen megszerezte hivatalától a szükséges fizetőeszköz-kiviteli engedélyt.

> Imrédy Béla kedden délelőtt Londonba repült.

A repülőtéri vámellenőrzés során – a valutakivitel korlátozó 1931-es rendelet életbe lépése után – az első, nagy összegű fizetőeszközökkel elküvetett „kihágást” már 1931. szeptember 2-án felfedték. Aznap egy magyar állampolgárságú férfi (bankár és üzletember) a Budapest–Bécs légi járatot kívánt elutazni. A vámellenőrzés kezdetén bevallva a nála lévő összeget, de nem az – akkor már néhány napja szükséges – megfelelő engedélyek birtokában több tízezer pengő készpénzt akart külföldre vinni. A repülőtéri vámhivatal a személlyel szemben eljárást kezdeményezett. (Bár a törvényszék bűncselekmény és bizonyíték hiányában – mivel a kiutazás során a kivinni szándékozott teljes összeget bevallotta, és egy behozatali bizonylattal is rendelkezett, így nem kísérelte meg a pénzt elrejtve kicsempészni – felmentette a vádlottat, azonban a fellebbviteli eljárásban a kúria a bűnösségét mondta ki, és szabadságvesztésre ítélte.)

> KY. – M.: Ítélet a Weinréb ügyben. ; MA. – SY.: A Weinréb ügy a törvényszék előtt. ; SZ.: Weinréb Oszkár ügyének újrafelvételét kéri.

²²⁵ > Előléptetések ; Változások a mátyásföldi rendőrkapitányságon.

telt érdemlően meggyőződtek arról, hogy a légijármű „utasai és rakománya nem változott” meg, így (újabb) vámellenőrzésre nincsen ok, valamint a repülőgép az intézkedést követően haladéktalanul folytatni tudja útját. A *Légügyi Hivatal* utólagos értesítése helyett azonnali jelentést kellett tenni személyi sérülés, vagy a repülésbiztonságot veszélyeztető károsodás esetén, s ekkor a repülőgép a légiközlekedésért felelős hatóság döntéséig visszatartásra került.²²⁶ (Magyarországon, 1934-ben mindössze 12 alkalommal került sor kényszerleszállásra [az előző évben csak 3 esetben!], amelyek felét motorhiba okozott, és harmadát a kedvezőtlen időjárási viszonyok. Az 1935. év 11 ilyen földetérésének fele-fele arányban volt az előbb említett két ok a kiváltója.)²²⁷

Az **államhatár felett, magyar légtérbe véletlenül betévedt**, vagy tévedésből tiltott terület felett repülő légijárműnek folyamatosan vészjelzést kellett adnia és a legközelebbi repülőtéren le kellett szállnia jelentéstételre. A meghatározott rendvédelmi szerveknek módjukban állt, hogy a meghatározott tulajdonságú nyomjelző lövedékekkel leadott figyelmeztető lövések által a leszállásra felszólított repülőgépeket jelzett irányba repülésre kényszerítsék, így csak a legközelebbi repülőtéren kellett a légijármű vezetőjének jelentkeznie. Ezen esetekben mindig vizsgálni kellett azt is, hogy a fedélzeten volt-e képzalkodó eszköz. Külön ismertetésre kerültek azok a jelzések, amelyek esetében továbbra is haladéktalanul kellett leszállnia az arra utasított repülőgépeknek. Ennek elmulasztása esetében, azt „bármely módon és eszközzel” ki lehetett kényszeríteni.²²⁸ Nem kormányozható légijárművek esetében a földre kényszerítés enyhébb eszközöket tett lehetővé, de az eljárás azonos volt. Volt példa levegőnél könnyebb légijárművel, kényszerítő körülmények miatt, de engedély és a szükséges ellenőrzések nélkül történt kirepülésre is.²²⁹ Mint látható a légtér figyelése, és azon belül külön a külföldi járművek mozgása kiemelt feladat volt a rendőrség, a csendőrség, és más hatóságok tagjai részére, s nem csak az államhatár térségében, hanem az ország mélységében is. Majd az osztrák-magyar légiforgalmi egyezmény póttjegyzőkönyvének újabb módosítása révén, 1936. május 15-ével a szombathelyi (10 km széles) határkaput megszüntették, s helyette a jóval szélesebb határszakasz felett kijelölt szentgotthárdit nyitották meg.²³⁰ Ennek, és a hegyeshalminak jelentős szélessége folytán a légijárművek államhatáron történő átrepülése bár könnyebb, azonban figyelemmel kísérése annál nehezebben feladat volt.

Külföldi repülőgépekkel történt **engedély nélküli berepülések, légtérsértések** nem voltak példa nélküliek az 1920-as évek folyamán, esetenként azt katonai repülőgépekkel követték el. Többek között 1928. tavaszáig számos alkalommal csehszlovák repülőgépek engedély nélkül berepültek a Dunán át, Magyarország fölé. Azonban még később is előfordultak esetek nagyobb számban; magyar hatóságok csak 1931-ben 39 légtérsértést rögzítettek észak felől. Elsősorban az 1920-as évek végétől, különösen 1931-ben több esetben a délszláv állam irányából is történtek engedély nélküli berepü-

²²⁶ > 115.000/1933. KM. r. 11–13. §

²²⁷ > VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1935. évi légiforgalma.

²²⁸ > 115.000/1933. KM. r. 11–13. §

²²⁹ A „Hungária” hőléggömbbel 1931. április 2-án este, Budapestről kiindulva északnyugat felé sodródott a két utazó. A látási, a légköri és a terepviszonyok miatt a Duna határfolyó-szakasza előtt már leszállni nem tudtak. Így az államhatár felett akaratlanul is átrepültek, s felszállás óta 220 km-t repültek a közép-csehszlovákiai Velehrad településig. Ebből kifolyólag a szükséges okmányokkal és engedélyekkel az utazók nem rendelkeztek, s nem estek át Magyarországról ki-léptető útlevél- és vámvizsgálaton sem. A csehszlovák hatóságok szükséges eljárásainak gyors lefolytatása után, az utazók hazatérhettek.

> POPPE: A Hungária-léggömb felszállása 1931. április 2-án. ; POPPE: A léggömbcsoport tevékenysége 1931-ben.

²³⁰ > 73.083/14/b–1936. LüH. ért.

A szentgotthárdi határkapu légvonalban 29 km széles volt, Szentpéterfától Alsószölnökiig terjedt, ami lényegében megközelítőleg 18 km széles sávot jelentett kelet–nyugati irányban repülve.

lések, ott több alkalommal katonai légijárművel, akár felderítés céljából is. Ezek még az 1930-as években is tovább folytatódtak, esetenként egyes viszonylatokban fokozódtak is.²³¹ Jugoszláv belföldi események hatásának tulajdoníthatóan, 1932. október folyamán két jugoszláv katonai repülőgép is jogtalanul berepült a magyar légtérbe abból a célból, hogy a légijármű vezetője elmeneküljön hazájából.²³² Ezek lettek légi úton az első, Magyarországra irányuló menekülési kísérletek. A csehszlovák és jugoszláv katonai repülés hagyatkozhatott arra, hogy Magyarország a trianoni békeszerződés miatt légvédelmi tüzéséggel és katonai repülőgépekkel nem rendelkezhetett. Ezért katonai repülőgépeik továbbra is több alkalommal megsértették a magyar légteret. Ellenben a magyar honvédelmi vezetés titokban megkezdte kiépíteni a légvédelmi tüzéséget, és a rejtett légierő is egyre jobban felkészült, mind állományilag, mind a légijárműveit tekintve. Azonban légi rendvédelmi repülőegység felállítását a *Honvédelmi Minisztérium* még nem támogatta. A csehszlovákok jogosulatlan berepülései elsősorban Győr és Mosonmagyaróvár térségében, illetve Ózd és Sátoraljaújhely között voltak gyakoriak az 1930-as évek közepén is.²³³

A magyarországi lakott területek légterében 1.000 méter alatt tilos volt repülni, azonban 1934. májusától, Budapest meghatározott belsőbb része esetében, e magasság felett is tiltva volt a légi közlekedés. E tilalmi légtér határa a Lánchídtól mérve átlagosan 5–7 km-re húzódott (a legnagyobb távolság 8,5 km, a legkisebb 3 km volt). A főváros feletti átrepülésben kivételt csak a „légiforgalmi repülőgépek” tehettek, amennyiben az – műszaki hibából, vagy rossz időjárási viszonyokból eredő – életveszély miatt elkerülhetetlen volt. Utóbbi esetben a repülőgép-vezetőnek az átrepülést és okát a le-

²³¹ > *Külpolitikai adatok az 1931. évről.*: 30. p.; OLASZ: A légi csendőrség Magyarországon.

A délszláv állam irányából történő berepülések egy részét okozhatta eltévedés, azonban több légtérsértés is – jobb esetben – gondatlan tájékozódásból (alapvető földrajzi / navigációs tévedésekből), vagy más okból történt. Az egyik, 1931. februárban Mohács térségében történt jogtalan berepülés észlelésekor a *Magyar Királyi Folyamórség* járőrszádja lövést is leadott az alacsonyban repülő kétmotoros jugoszláv katonai repülőgépre. Ugyanezen év július 7-én egy jugoszláv *Bréguet 19 A.2*-es repülőgép katonai légi fényképezést végzett magyar terület felett, amikor a riasztásra felszállt fegyvertelen magyar *Fokker C.V-D* magaslégtörő megfigyelő repülőgép rajtaütésére visszatért Jugoszlávia fölé. Ebben az időben, még július első felében egy jugoszláv katonai repülőgép a Dráva felett átrepült, és a Barcstól kissé keletre, a határfolyótól 4 km-re fekvő Kastélyosdomb mellett kényszerleszállt. (A Dráva ezen a tágabb vidéken lényegében határfolyó volt, így a magyar légtérbe történő berepülés nappal, ködmentes időben nem lehetett navigációs hiba oka.) Az ügy kivizsgálása után az őrizetbe vett vezető és a lefoglalt repülőgép a honvédelmi miniszter engedélyével visszatérhetett a délszláv államba. Bő egy hónappal később, augusztus 20-án Zágárból a keleti irányba lévő Újvidékre tartott egy délszláv katonai repülőgép, amely a magyar légtérbe betévedt és a Tisza parti Szolnokig (!) repült, ahol a vasútállomást sikeresen azonosították. Ekkor a Tisza mentén délre tartottak, majd tévedésből – a szabadkai vagy újvidéki helyett – a szegedi repülőtérre szálltak le; a járművön tartózkodó katonaszemélyeket előállították. (Az eltévedés úgy valósulhatott meg, ha kelet helyett északkeletnek repültek. A légijármű vezetőjének a Magyarországra történő berepülés során kereszteznie kellett a Duna folyót, ami jól azonosítható folyam alacsonyabb vízállásnál is.) Másnap két jugoszláv katonai repülőgép repült be Szeged fölé – vélhetően az előző nap leszállt légijárművet keresve –, majd Röske térségében visszarepültek Jugoszláviába. Tamási közelében, 1931. szeptember 8-án kényszerleszállt egy jugoszláv katonai, de fegyvertelen és fényképezőgép nélküli repülőgép. A helyi lakosság által értesített csendőrök előállították a két délszláv katonát, akik elmondása szerint eredetileg Szkopjéből – Sarajevó légterén át – Zágárból tartottak. Útjuk során, egy viharhoz közeledve – azt kikerülendő – a felhők felett repültek jelentős ideig; alászállva azonban már Pécs városát azonosították. Vissza akartak fordulni, de Tamási térségében üzemanyaghány miatt kényszerleszállást kellett végrehajtaniuk. (A felhők felett északnyugati irányról észak-északnyugatra tévedtek / sodródtak át. Azonban Pécs városánál alapvető navigációs hiba történt, hiszen délnyugatra [balra] fordulás helyett északnak [jobbra] folytatták útjukat. Az ügy katonai kivizsgálása után szabadon távozhattak.)

A Magyarország területén történő leszállás nélkül visszatért repülőgépek egy részéről – bár katonáinak vélték a szemtanúk – idővel bebizonyosodott, hogy azok polgáriak voltak. Ilyen történt 1931. őszén is; október 27-én egy jugoszláv, katonáinak vélt repülőgép repült nyugat felől, nagyon kis magasságban Zalaegerszeg fölé (40 km-re a legközelebbi magyar-jugoszláv határtól), majd a várost azonosítva dél felé elhagyta a magyar légteret. A megyeszékhely rendőrszolgálat által azonosított lajstromjel azonban az *Aeropot* jugoszláv légitársaság *Potez 29* típusú utasszállító repülőgépé volt.

> *MTI közlemény* 1931.08.21.; > *MTI közlemény* 1931.09.08.; > *MTI közlemény* 1931.10.27.; OLASZ: A légi csendőrség Magyarországon.; Szerb katonai repülőgép Mohács fölött.; Szerb katonai repülőgép Tamásiban.

²³² > Jugoszláv katonai repülőgép Magyarországon.; > *MTI közlemény* 1932.10.17.

²³³ > OLASZ: A légi csendőrség Magyarországon.

szállást követően írásban jelentenie kellett, amely körülmény azután vizsgálat tárgyát képezte. Az előbbi előírások megszegőit egyévi, repüléstől való eltiltással büntették.²³⁴ E szabályok miatt, a Mátyásföldi Repülőtér megközelítése során, az előírt útvonalról a Lánchíd irányába letérni tilos volt, a budapesti belvároshoz közelebb történő elhaladás csak az említett rendkívüli esetben volt megengedett.

A légi közlekedést az 1930-as évek folyamán is elsősorban a jómódú tehetősek vették igénybe, közülük is elsősorban azok, akiknek a gyorsaság is sokat számított. Ennek ellenére, még ha igen ritkán is, de Európa repülőterein is elkövettek közokirat-hamisítást. Ebből eredően, a felfedés érdekében, az úti okmány ellenőrzését a légi kikötőkben is teljes éberséggel kellett ellátni.²³⁵ A Mátyásföldi Repülőtéren eseti jelleggel, de előfordult, hogy bűncselekmények kapcsán tanúként, vagy elkövetőként keresett személyeket tartottak vissza, illetve állítottak elő. Még 1926. május 20-án, az ún. frankhamisítás nyomozásához kapcsolódóan intézkedtek egy utassal szemben a repülőtéri rendőrök, majd 1934. május végén egy betörő-társaság két tagját fogták el kilépésük során.²³⁶ Egy 1931. májusi esetben, a vámtisztviselő helytálló gyanakvásának és megfelelő fellépésének is köszönhető, hogy a Budapest-Mátyásföldről Bécsbe tartó repülőgépből kiugorva öngyilkosságot elkövetni szándékozó hölgy végül megfelelő védelemben részesült.²³⁷ A repülőtér rendjének fenntartását a repülőtéri csendőrkülönítmény tagjai látták el. A mátyásföldi légi kikötőben két alkalommal is volt olyan esemény, amikor a szolgálatot ellátó állomány nem bizonyult elegendőnek, hogy a repülőtérré látogató, ezer főt is meghaladó tömeget, a lelkesedéstől vezérelt tolongásában feltartóztassa. (Az első eset ENDRESZ és MAGYAR mátyásföldi, 1931. július 17-ei leszállásakor történt fogadásakor volt, a másik a KLM légitársaság 1933. május 4-ei hivatalos nyitó járatának köszöntése során, az ajándék tulipánok szétosztásakor történt meg.)²³⁸

A Magyar Királyi Külügyminisztérium a **diplomáciai futárok** közlekedését és a futárcsomagok szállítását már 1920. novembere óta rendeleti úton szabályozta. Ennek megfelelően az előre rögzített útiránytól, közlekedési eszköztől és menetrendtől csak a

²³⁴ > 195.819/1934. BM. kr.

²³⁵ Az egyik ilyen nyilvánosságot kapott eset 1930. április közepén történt. Akkor a bukaresti repülőtér határrendőrei felfedték, hogy a Bécs–Budapest–Belgrád–Bukarest útvonalon közlekedő járatral, az osztrák fővárosból érkező egyik férfi – akiben felismerték a bűncselekmények elkövetésével gyanúsított korábbi madridi román sajtóattachét, újságíró – „álnévre” (azaz más névre) kiállított útlevelemel kísérelt meg Romániába belépni. Azaz, e személy a budapesti repülőtéren – átutazása során – szintén felhasználta az érintett úti okmányt.

> *Román és erdélyi magyar-német lapszemle, 1930. április 23.*

²³⁶ > „Eltűnt” egy gazdag budapesti ékszerkereskedő...; Mészáros Gyula ügyvédjét feltartóztatták, amikor...

Egy kilépésre jelentkező ügyvédjelöltet tartóztattak fel 1926. május 20-án hajnalban, a Mátyásföldi Repülőtéren, aki a frankhamisítási ügy egyik gyanúsítottjához indult volna Konstantinápolyba. A lakossági bejelentés alapján kezdeményezett visszatartás során a férfi kiléptetését megtagadták, s őt tanúvallomás céljából a mátyásföldi rendőrkapitányságra kísérték át. Az ügy jelentőségét mutatja, hogy hamarosan a Magyar Királyi Államrendőrség Budapestvidéki Kerületének, majd a M. Kir. Belügyminisztérium rendészeti osztályának vezetője is e meghallgatás ügyében Mátyásföldre érkezett. Végül a férfi birtokban lévőik közül csak egy irat került lefoglalásra, és a tanú visszakaphatott minden nála lévő iratot és az útlevelet is.

²³⁷ Egy neves magyar bankár lánya öngyilkossági szándékáról 1931. tavaszának napján búcsúlevelet írt szüleinek, s vett egy repülőjegyet Budapest–Bécs útvonalra. Azonban a levelet elfelejtette elküldeni, így a szabályos kilépését követően, az induló repülőgépnél felügyelő vámtisztviselőnek adta át a borítékot, azzal a kéréssel, hogy mihamarabb adja azt postára. Az utas izgatottságára felfigyelő vámhivatalnok, a repülőgép felszállását követően egyből felhívta távbeszélőn a címzettet (a hölgy édesapját), aki a zavaros körülmények miatt a repülőtérré sietett. Az ott elolvasott levél tartalma nyilvánvalóvá tette az önpusztító szándékot. A hölgy a repülőgépből kiugorva kívánt véget vetni életének, azonban cselekményét végül a légijármű túl kicsi ablakai hiúsították meg. A magyar repülőtéri rendvédelmi szervek a levél tartalmának megismerését követően azonnal értesítették a bécs-aspérni repülőtér rendőrségét, akik a hölgyet már várták az ottani leszálláskor, és feltartóztatták szüleinek megérkezéséig.

> ÁDÁM

²³⁸ > A magyar csendőr és a repülés.

minisztérium (vagy visszaúton a magyar külképviselet) előzetes engedélye alapján lehetett eltérni. Ezen túlmenően 1930. augusztus közepétől 1936. májusáig csak külügyi szolgálatban állók szállíthatták a futárcsomagokat; előbbiektől eltérő személyeket ezt követően is csak kivételes, sürgős esetben, és csak követségek, valamint a genfi képviselő vezetői indíthattak útba. A bizalmas vagy titkos iratokat is tartalmazó, úgynevezett „politikai csomagnak” – felbontás esetén mindenképpen látható sérüléssel járó pecsételéssel – mindvégig a futár személyes őrzetében kellett maradnia, azt szem elől nem téveszthette, így csomagterbe fel sem adhatta. A rendelkezések a futárposta továbbítására a vasutat jelölték meg; a légi úton történő közlekedést első alkalommal 1934. november elejétől, csak eseti jelleggel, egyedi igény alapján engedélyezte a külügyminisztérium illetékes hivatala.²³⁹ Az Egyesült Királyság kormányának szándékbejelentése kapcsán, a magyar kormány már 1930. május elején diplomáciai mentességről biztosította a brit hatóságok és külképviseletek, illetve gyarmati főhivatalok közötti, az európa-indiai légi járatral továbbított, szabályszerűen címzett és lepecsételt levélküldeményt. Ennek értelmében, az említett szállítmány mindennemű átvizsgálás alól mentesült Magyarországon, mind a tervezett, mind a rendkívüli leszállások kapcsán is.²⁴⁰

A mátyásföldi légiközlekedésben az 1930-ban tapasztalt csúcspont (3.593 járatral 7.962 szállított utas) a következő két évben visszaesett, vélhetően a gazdasági világválság hatásaként. Az 1932. évben már csak 2.288 járatot teljesítettek és 6.439 utast szállítottak a légitársaságok. Mindezek mellett a repülési üzemidőszak is jelentősen megrövidült Budapesten. A nemzetközi légi járatok csak április 15-én kezdték meg menetrend szerinti forgalmukat, míg a korábbiakban január eleje és december vége között folyamatos volt. Az utasok számát tekintve lassú, de egyenletes növekedés mellett 1934-re érte el újra az 1930-as szintet, de a járatok számát tekintve még továbbra is egyharmaddal volt elmaradva a vizsgált évek közül az előzőhöz képest. A menetrend szerinti repülőgépek 1934-től már ismét az egész évben közlekedtek.²⁴¹

{ Nemzetközi kitekintés. } Az 1933. év folyamán – a belföldi járatokkal együtt – Párizs repülőterének forgalma 89.646 fő volt (11.679 járat által), London 86.573 fővel a második helyen állt, amelyet Berlin 52.468 fővel, Amszterdam-Schiphol 41.620 fővel, Halle-Lipce 34.444 fővel, Rotterdam 33.150 fővel követett, s Frankfurt am Main légikikötője 24.649 fővel szintén itt szerepelt.²⁴² Ugyanekkor a budapesti (mátyásföldi) repülőtér forgalma összesen 7.565 fő volt, amelyből 6.972 utas közlekedett nemzetközi járaton, ide értve az azonos járatral átutazókat is.²⁴³ Míg 1933. nyarán Mátyásföldön menetrend szerint heti 33 érkező és ugyanennyi induló nemzetközi járat utasait ellenőrizték, addig Bécs-Aspern repülőtér 63–63-at szolgált ki (ezek közül 18–18 Budapestet is érintette). Prága légi kikötőjének külföldi viszonylatú utasforgalma ugyanekkor 45–45 légi járat volt, míg Amszterdaménak 92–92, Londonénak 113–113, valamint Párizsénak 123–123.²⁴⁴

²³⁹ > 32.155/1920. KüM. r. ; 4.300/1922. KüM. r. ; 4.647/1930. KüM. r. ; 8.160/1930. KüM. r. ; 14.185/1934. KüM. r. ; 5.754/1936. KüM. r.

A rendelet hangvételéből következtethető, hogy 1934. őszéig néhány eset előfordulhatott, amikor a külügyi futárok, vagy magyar külképviseletek külügyminisztériumi engedély nélkül az utazás módját repülőgépre változtatták.

²⁴⁰ > 22.510/1930. BM. r.

²⁴¹ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1932-ben. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma.

²⁴² > A világ légiforgalma.

²⁴³ > VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma.

²⁴⁴ > Deutsche Lufthansa 1933. nyári menetrendfüzete.

(A járatok száma közötti különbség nem arányos az utasforgalom-különbségekkel, mivel a különböző repülőtereken közlekedő repülőgépek utasbefogadó-képessége, illetve kihasználtsága számottevően eltért.)

A francia *CIDNA* légitársaság 1932-ben továbbra is heti háromszor Párizs–Strasbourg–Nürnberg–Prága–Bécs–Budapest–Belgrád–Bukarest–Szófia–Isztambul útvonalat teljesített. Ez mellett, a járatgyarapítás eredményeként, szintén heti három alkalommal Párizs–Strasbourg–Nürnberg–Prága–Bécs–Budapest–Belgrád járatot is közlekedtetett. A már továbbrepülő francia repülőgépek mindössze 15, és hamarosan már csak 10 percet tartózkodtak a budapesti légi kikötőben (az útvonal több másik állomásán is csak ennyit várakoztak az utazók a felszállásig). A kelet–nyugati járat egy nap alatt tette meg a teljes utat, míg nyugatról kelet felé Szófiában éjszakáztak az utasok. (A varsói heti hatszori szárnyvonal továbbra is Prágában csatlakozott a párizsi fővonalra).²⁴⁵ Azonban a következő évre a francia vállalat megszüntette a Bukarest és Isztambul közötti viszonylat teljesítését. A *CIDNA* 1933. nyarán vasárnap kivételével naponta repült a Párizs–...–Bukarest útvonalat (amelyhez immár Belgrádban csatlakozó Belgrád–Szkopje–Thesszaloniki szárnyvonalat is üzemeltetett).²⁴⁶ A *CIDNA* 1933. októberére beleolvadt a másik négy francia légitársasággal közösen létrehozott *Air France* légiközlekedési vállalatba (az új nevet már a korábbi hónapok során használni kezdték). A délkelet-európai francia útvonalat tovább üzemeltető új légitársaság 1933. őszén továbbra is heti hatszor, Párizs–Strasbourg–Nürnberg–Prága–Bécs–Budapest–Belgrád–Bukarest útvonalon közlekedtette repülőgépeit. A következő őszi hónapokban eleinte még hétfőtől szombatig, majd október 1-től heti háromszor teljesítette a román fővárosig közlekedő útvonalat, azonban az utasok a délutánt és az éjszakát Bécsben töltötték, mindkét irányban. Aki csak a magyar fővárosig kívánt repülni, annak Bécsben olyan csatlakozást kínáltak a *MALERT* Budapest–Bécs viszonylata által, hogy ugyanazon a napon megoldható legyen a francia és magyar főváros kapcsolata.²⁴⁷ Az *Air France* az évtized fennmaradó részében csak Bukarestig közlekedtette repülőgépeit; a bolgár fővárosba és Isztambulba többé már nem repült, illetve Nürnberget 1938. márciusától már nem érintette.

A *Deutsche Lufthansa AG.* német légitársaság már 1934. nyarán meg kezdte teljesíteni a Berlin–Bécs–Budapest–Belgrád–Szófia–Thesszaloniki–Athén útvonalra bővített, heti kétszeri járatát. A görög főváros irányába tartó utasok Szófiában éjszakáztak, míg Németország felé ugyanaznap repültek végig a teljes utat. Az üzemeltetés kezdeti éveinek téli hónapjaiban a bolgár és a görög főváros közötti forgalom szünetelt. Az előbbi mellett, további négy alkalommal Berlin–Bécs–Budapest–Belgrád–Szófia járatot teljesített a német vállalat.²⁴⁸ Az osztrák *Oesterreichische Lufverkhers A.G. (ÖLAG)* légitársaság az 1930-as évek első felében, Magyarország viszonylatában hetente csak egy, vasárnapi „újságszállító járatot” üzemeltetett Bécs–Budapest útvonalon és vissza. Ez a hajnali órákban érkezett a magyar főváros repülőterére és kora reggel indult vissza az osztrák fővárosba.²⁴⁹

A Budapest és Bécs közötti útvonal mindvégig a legforgalmasabb volt, mind a járatokat, mind az utasokat tekintve (az 1930-as évek első felében a járatok 50 %-a, míg az utasok 61–66 %-a esett erre a szakaszra).²⁵⁰ Ezt részben az a körülmény eredményezte, hogy amíg a két főváros közötti négyórás vonatút I. osztályon 37,50 pengő-

²⁴⁵ > *CIDNA* 1932. nyári menetrendfüzete.

²⁴⁶ > *CIDNA* 1933. nyári menetrendfüzete.

²⁴⁷ > *Air France* 1933. őszi menetrendfüzete. ; *Air France* 1934. őszi menetrendfüzete. ; *Air France* 1936. nyári menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1935. nyári menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1937. téli menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1938. nyári menetrendfüzete.

²⁴⁸ > *MALERT* 1934. őszi menetrendfüzete. ; Változás a D. L. H. járatában.

²⁴⁹ > 162.434/1933. BM. r. ; 195.819/1934. BM. kr.

²⁵⁰ > VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1931-ben. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma.

be került, addig – már az 1930-as évek közepén – a repülőút ugyanezen viszonylatban 40 pengő volt valamennyi légitársaság esetében.²⁵¹ Ez mellett, a repülés révén – a repülőtéri buszjáratokkal, belvárostól belvárosig, minden ellenőrzéssel együtt – továbbra is számottevően rövidebb idő alatt lehetett Budapest és Bécs között közlekedni, mint amit az akkori egyéb közlekedési lehetőségek biztosítottak az utazók részére.²⁵² A magyar légi határforgalom azonban még az 1930-as évek közepére sem közelítette meg a többi viszonylati (vasúti, közúti és vízi) forgalom nagyságrendjét. Ennek oka elsősorban az, hogy még a rövid útra szóló repülőjegyek ára is jelentősen magasabb volt a II. osztályú vasúti díjszabásnál, így egy átlagos munkavállaló nehezen tudta a különbözetet megfizetni.

A budapesti légikikötő kapcsolata 1935-ben újabb útvonallal gazdagodott. Április 1-től a brit *Imperial Airways* – vasárnap kivételével – napi rendszerességgel London–Croydon–Köln–Lipce–Prága–Bécs–Budapest járatot tartott fent. Ezt az útvonalat négymotoros *de Havilland D.H.86 (Express)* típusú, 10–12 utasfőhellyel rendelkező repülőgéppel teljesítették. (A téli hónapokban heti kétszerre mérséklődött a brit járatok rendszeressége.)²⁵³ Ettől kezdve az Egyesült Királyság fővárosával a nyári menetrendi idényekben folyamatos volt a légi kapcsolat a II. világháború kitöréséig. A brit járat majd 1937. késő tavaszától már London–Croydon–Brüsszel–Frankfurt–Prága–Bécs–Budapest útvonalon közlekedett. A budapesti járat üzemeltetését a következő évben, 1939. április 17-től a *British Airways Ltd.* vette át. Az útvonal ekkor tovább rövidült a növekvő hatótávolság és a kedvezőbb kihasználtság révén, s immár London–Heston–Frankfurt–Budapest vonalon teljesítették a szolgáltatást, tíz utas befogadására alkalmas *Lockheed L-14* légijárművel.²⁵⁴

Az *Ala Littoria S. A.* olasz légitársaság 1935. április 1-jével az osztrák fővárosból már Magyarorszáig hosszabbította meg egyik járatának útját: Róma–Velence–Bécs–Budapest útvonalon, amely az olasz és magyar főváros között az első átszállás nélküli légi kapcsolat lett. E járatot a *MALERT*tel üzemközösségben, megállapodott rend szerint, felváltva teljesítették (az első útvonal-párt a magyar vállalat repülte).²⁵⁵

²⁵¹ A menettérti repülőjegy akkor 72 pengőbe került; az egyúti fuvardíj 1928-ban még 50 pengő volt (a repülőjegyek árai magukba foglalták a belváros és a légi kikötő közötti, légitársaság által biztosított gépkocsival vagy kisbusszal történő fuvar is). A hajóút Bécs és Budapest között, völgymenetben 12 órát tartott (hegymenetben közel 20 órát), amelyet a 10, illetve 20 pengős viteldíj mellett, 1936-ban 41 ezer utas vette igénybe. (Megjegyzendő, hogy egy mezőgazdasági napszámos havi keresete 48–52 pengő volt, míg a 180–200 pengő fizetés kifejezetten jónak volt mondható a nagyvárosokban is.) A repülni is vágyó, kedvtelési célú utazóknak a *MALERT*, más fuvarozókkal kötött megállapodás alapján, 1934-től már kombinált jegyet is kínált Budapest és Bécs viszonylatában. Ez az egyik irányban repülőjárat, a másikban vasút, majd 1936-ban már akár autóbusz vagy hajó igénybevétele is kínálta a menettérti repülőjegynél kedvezőbb áron: 52 pengőért (ez a vasút III. osztályán való utazást biztosított, II. osztály esetében 62 pengőt kellett fizetni.). (Ezt majd még 1940-ben is biztosította a magyar légitársaság, akkor már csak autóbusszal vagy hajóval társítva a légi utazást. Ugyanekkor a Budapest–Bécs, vagy ellenkező irányú jegy továbbra is 40 pengő volt.)

→ *MALERT* 1928. nyári menetrendfüzete. ; *MALERT* 1934. őszi menetrendfüzete. ; *MALERT* 1936. nyári menetrendfüzete. ; *MALERT* 1938. téli menetrendfüzete. ; *MALERT* 1940. nyári menetrendfüzete. ; MOLNÁR György ; Újítások a légiforgalomban.

²⁵² Míg az osztrák és magyar főváros között 1936-ban repülőjárat – kisbusszal a belvárostól a repülőtérig, majd érkezés után a belvárosig, minden ellenőrzéssel együtt – 2:15–2:30 perc alatt lehetett közlekedni (ebből a légi utazás ideje 1:05–1:15 volt), addig akkor vonattal 4 óra, az „Árpád” sínbuszal 3 óra, míg autóbusszal 5:30 volt ugyanez, szintén az ütvél- és vámellenőrzés idejével együtt.

→ *MALERT* 1936. nyári menetrendfüzete.

²⁵³ → *Imperial Airways* 1935. évi menetrendfüzete. ; *Imperial Airways* téli menetrendje. ; WOODLEY: 10. p.

²⁵⁴ → *British Airways* 1939. évi menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1937. nyári menetrendfüzete. ; *Imperial Airways* 1938. évi menetrendfüzete. ; *Imperial Airways* 1939. évi menetrendfüzete. ; J.: Megérkezett Budapestre a London–Budapesti repülőjárat első utasszállító gépe. ; PENROSE: 115. p.

²⁵⁵ → CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 221. p. ; LATHAM: 43. p. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1935. évi légiforgalma.

A mátyásföldi repülőtér **nemzetközi forgalma 1935. nyarán** 07:10 és 20:00 között bonyolódott le. Ezen időszakban naponta 7 érkező és 7 induló járat érintette a magyar fővárost, valamint a *KLM* azévtől már heti két batáviai járata is. A menetrendi elemzés alapján, útlevélezelő rendőri szolgálatra 06:30 és 20:30 között volt szükség azonban több órás forgalommentes időszak²⁵⁶ továbbra is előfordult. (Az alkalmi külföldi repüléseket, illetve külföldről érkező repülőgépeket 24 órával, illetve 30 nappal korábban be kellett jelenteni, így azok ellenőrzése is előre tervezhető volt.) A magyar légi határátkelőhelyen be- és kilépő utasok száma az 1935. év nyári időszakában, a hétfőtől szombatig terjedő munkanapokon, elérhette akár a 30–36 főt is. A járatok közeli érkezési vagy indulási ideje miatt akár két rendőr jelenlétét is megkívánta a 10 és 13 óra, valamint a 14 és 15 óra közötti időszak.²⁵⁷ Az 1935. évi külföldi járatokkal utazó 12.710 fő közül 6.756 utas Magyarországra érkezett, vagy innen indult, míg 5.954 fő²⁵⁸ – Budapestet csak érintő járatral – áttutazott (1933-ban e számok még 6.972 / 4.688 / 2.284 voltak). Az 1935. évben 48 ország állampolgárai utaztak be, ki vagy át a budapesti légikikötőn keresztül, de mindössze 14 állam honosainak száma haladta meg az összesnek legalább a 2 %-át. Az utazók 24,2 %-a német, 13,9 %-a magyar volt, az őket követő britek aránya 11,0 %-ot, a franciáké 8,1 %-ot tett ki.²⁵⁹ A repülőtéri vámhivatali tisztviselők az 1935. évben – az utazók poggyászaival mellett – 45,7 tonnát kitevő, Magyarországról induló, vagy ide érkező árut ellenőriztek.²⁶⁰ Azévből 3.005 nemzetközi viszonylatú járat közlekedett Budapesten, míg a magyar légtér feletti – megszakítás nélküli – átrepülések száma jelentősen kisebb volt: 200–250 körül lehetett, amelyből mindössze egy történt menetrend szerint (1933-ban 163 út, amelyből 10 menetrendi; 1934-ben 289 út, ebből 3 volt menetrendi).²⁶¹

{ Nemzetközi kitekintés. } Míg 1935. nyarán Mátyásföldön menetrend szerint heti 42 érkező és ugyanennyi induló nemzetközi járat utasait ellenőrizték, addig Bécs-Aspern repülőtér 90–90-et szolgált ki (ezek közül 30–30 Budapestet is érintette). Prága légi kikötőjének külföldi viszonylatú utasforgalma ugyanekkor 54–54 légi járat volt, míg Amszterdam-Schipholé 129–129.²⁶²

A Magyarországra vízummentes beutazásban részesített állampolgárok köre az 1930-as évek közepén tovább bővült. A brit és ír állampolgárok részére először 1934. májusától, öt hónap időtartamra biztosított a magyar kormány egyoldalúan útlevél-látatkozás alóli felmentést, turizmus és látogatás céljára. Ezt 1935-ben márciustól már hét hónapon át a brit és ír honosok mellett a kanadaiak részére is lehetővé tette. A későbbi évek során a vízummentesség az idegenforgalmi idényben az előbbi kör részére fennmaradt. A finn állampolgárok 1936. május 1-jétől vízum nélkül utazhattak be Magyarországra, három hónap erejéig (és ugyanekkortól a magyarok is Finnország-

²⁵⁶ Nem volt nemzetközi menetrend szerint személyforgalom 07:10 és 09:45, valamint 14:45 és 18:55 között sem.

²⁵⁷ > Deutsche Lufthansa 1935. nyári menetrendfüzete.

²⁵⁸ Mivel az áutazó és átszálló személyek a megített szakasz szerint voltak számítva, ezért statisztikailag két főnek jöltek a ténylegesen egy utast. Ezért a vizsgált évben, a valóságban csak 2.977 fő utazott át Mátyásföldön, ami a határon átlépő utasokkal viszont összességében „csak” 9.733 repülőtérrel igénybe vevő utast jelentett.

²⁵⁹ VÁRSZEGHY: Magyarország 1935. évi légiforgalma.

(A hivatkozott tanulmány az árutazók esetében minden utast két főnek számoltak, ugyanis egyszer egy fő, mint érkező repülőgép utasa, és még egyszer, mint az indulóé.)

²⁶⁰ VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1932-ben. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma.

²⁶¹ VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma. ; VÁRSZEGHY: Magyarország 1935. évi légiforgalma.

(A hivatkozott tanulmányok az átrepült járatokat minden esetben kétfőnek számoltak, ugyanis egyszer az egyik határtól Budapestig, és még egyszer Budapestől a másik határig.)

²⁶² > *Deutsche Lufthansa* 1935. nyári menetrendfüzete.

(A járatok száma közötti különbség nem arányos az utasforgalom-különbségekkel, mivel a különböző repülőtereken közlekedő repülőgépek utasbefogadóképessége, illetve kihasználtsága számottevően eltért.)

ba).²⁶³ A diplomaták útleveleinek magyar láttamozás alóli mentessége ennél valamivel tágabb kört érintett.²⁶⁴ Az előbbieken túl, időszakosan 1936. májusától egyoldalúan vízummentes beutazást biztosított Magyarország az Amerikai Egyesült Államok állampolgárai részére, valamint 1939. első felére, kétoldalúan Portugália (a gyarmatai nélkül), Japán és Uruguay honosainak is.²⁶⁵

A légi áruk vámkezelését egyszerűsítette és gyorsította fel a pénzügyminiszter engedélye, amely meghatározott légitársaság részére az 1930-as évektől biztosította az úgynevezett bemondójegyves eljárást. (Példaként, a francia *Air France* légitársaság ezt 1937. januárjában kapta meg.)²⁶⁶

A **Balatonkiliti** (korábban Somogykiliti) északi határában, Siófoktól és a Siócsatornától délre 1933-ban nyitották meg a *Magyar Athletikai Club* (MAC) 500×450 méteres, füves leszállópályás repülőtérét. Itt hamarosan három – a korabeli repülőgépek körvonalát követő – „T” alakú kis fahangárt, és egy téglalapírtású egyszintes, nyeregteret forgalmi épületet építettek.²⁶⁷ A Balaton parti repülőtéren az első nagyobb létszámú határátlépésre 1935. június 12-én került sor, amely egy osztrák repülő körversenyhez kapcsolódott. A többek között olasz, brit és osztrák állampolgárságú repülőgép-vezetők – köztük a saját légijárművel résztvevő Ernst Rüdiger STARHEMBERG osztrák alkancellár – és kísérőik a siófok-balatonkiliti-i repülőtérről aznap délután repültek el Graz-ba.²⁶⁸ A repülőteret 1936. júliusában minősítették vámrepülőtérré, azaz légi határátkelőhelyé, amely lehetőséget a polgári légiközlekedés időszakosan használhatta, a *Magyar Királyi Légügyi Hivatal* által engedélyezett nyári idényekben (szeptember 10-ig). Megközelítésére egyaránt lehetőség volt a légi határkapuk, valamint a budapesti közforgalmú repülőtér felől is, a legrövidebb útvonalon, a tiltott légterek elkerülése mellett. A külföldről ide repülő légijármű vezetőjének indulás előtt rádióan, a mátyásföldi légi kikötőn keresztül Balatonkiliti repülőtérenként jelentenie kellett várható érkezését, és egyúttal tájékoztatást kérhetett a leszállómező talajviszonyáról.²⁶⁹ A vámellenőrzést – fővámhivatali hatáskörrel – a *Budapesti Fővámhivatal Siófoki Kirendeltsége* hajtotta végre, amely csak a nyári hónapokban – június 1-je és szeptember 15-e között – működött.²⁷⁰ A balatonkiliti-i repülőtér minősítése – fenntartva a vámrepülőtéri működést – a kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter engedélye alapján, 1936.

²⁶³ > 1.730/1930. ME. r. ; 1.731/1930. ME. r. ; 1.732/1930. ME. r. ; 2.260/1930. ME. r. ; 3.980/1930. ME. r. ; 3.810/1934. ME. r. ; 2.100/1935. ME. r. ; 5.600/1936. ME. r.

Finnország a magyar állampolgárokkal szemben 1939. április 8-ai hatállyal visszavezette a vízumkényszert, amely azonban nem vonatkozott a diplomata útlevéllel rendelkezőkre. A magyar kormány – a viszonzosság elvén – hasonlóan járt el.

> 41.950/1939. KüM. r. ; Küllügyi Közlöny Közlemények XIX./26. p./I. ; Küllügyi Közlöny Közlemények XIX./26. p./II.

²⁶⁴ Magyarország és Lengyelország esetében, a diplomata útlevelekkel a másik félterületére utazó állampolgáraik tekintetében 1933. augusztusában, a viszonzosság elvén megszűnt a vízumkényszer. Hollandiával 1937. augusztusától, Norvégiával 1938. márciusától, Lettországgal 1939. februártól volt érvényben ilyen kölcsönös kedvezmény.

> Küllügyi Közlöny Közlemények XIII./82. p. ; Küllügyi Közlöny Közlemények XVII./85. p. ; Küllügyi Közlöny Közlemények XVIII./7. p. ; Küllügyi Közlöny Közlemények XIX./8. p.

²⁶⁵ > 44.670/1937. KüM. r. ; 1939.09.07-ei minisztertanácsi jegyzőkönyv. 25. napirendi pont. MNL MOL K27 105. cs. ; Küllügyi Közlöny Közlemények XVI./17. p. ; Küllügyi Közlöny Közlemények XVI./90. p.

²⁶⁶ > 12.300/1. II./1937. K. Vi. kr.

A bemondójegyves eljárást az 1924/XIX. tc. a vámjog szabályozásáról 66–69. §-a szabályozta.

²⁶⁷ > *MTI: A kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter a Magyar Athletikai Club... ; [Korabeli fényképfelvételek elemzése alapján.]*

²⁶⁸ A június első harmadában az osztrák repülő szövetség által megrendezésre kerülő, Magyarországot is érintő körrempülés versenyzői június 12-én – a délelőtti budapest–siófoki szakaszt követően – délután Siófokról Graz-ba repültek.

> *MTI* közlemény 1935.06.11.

²⁶⁹ > 74.468/1936. XI. sz. ; *MTI: A kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter a Magyar Athletikai Club...*

²⁷⁰ > Vámhivatalok, vámkirendeltségek és vámbemondóorsók jegyzéke.

A balatonkiliti-i vámkirendeltség egyúttal Siófok belterületén is működtette az ottani idénykirendeltséget.

augusztus elején „közforgalom számára megnyitott magánrepülőtér” lett, Siófok-Balatonkiliti néven.²⁷¹ A közép-dunántúli repülőtéren döntően kedvtelési célú, és az – akkor már népszerű – balatoni üdüléshez kapcsolódó utazások révén, alkalmi le- és felszállások fordultak elő. A repülőtér határforgalma szempontjából kiemelkedő volt a *MAC Motorsport-, Repülő- és Yacht Osztálya* szervezésében, a Balatonkiliti repülőtérén 1936. szeptember 5-e és 6-a között került megrendezésre került első, légi csillagtúrával és repülőtalálkozóval gazdagított „Nemzetközi Sporthét a Balatonon” rendezvény. Ezen akkor 22 bel- és külföldi légijármű és vezetője versenyzőként vett részt, s további 30 érkezett látogatóként. A szeptember 5-én délután, külföldről a balatonkiliti-i célba megérkezett belga, brit, csehszlovák, francia, magyar, német, olasz, osztrák és svájci repülőgép-vezetők és néhányuk utasának útlevél- és vámvizsgálata az előírásnak megfelelően és „előzékenyen”, esemény nélkül történt meg. A következő években Siófok-Balatonkilitin elsősorban június végén rendeztek olyan nemzetközi rendezvényeket, amelyek jelentős számú határátlépéssel is jártak.²⁷²

A **repülőgépek műszaki fejlődése** a harmincas években felgyorsult. Míg az 1920-as években népszerű *Fokker F.III*-as repülőgép 5 utasát 135 km/órás sebességgel, legfeljebb 1.000 km távolságra tudta szállítani, addig az 1930-as évek második felében sok repülőgép befogadóképessége már 15–20 fő volt, s sebességük 200 km/óra fölé növekedett (ez akár a harmadával is csökkentette az utazás idejét). A légiközlekedés fejlődését jól szemlélteti a *KLM* 14.065 km hosszú Amszterdam–...–Batávia járatának változása is, amely a két világháború között a leghosszabb, ugyanazzal a repülőgéppel teljesített, menetrend szerinti útvonal volt. Ez 1929. végén még 11–12 napig tartott a két végállomás között *Fokker F.VIIb/3m* repülőgéppel, különleges négyfős kialakítású utastérrel (általánosságban nyolc utas befogadására volt alkalmas e típus). (Hajóval utazva ugyanez a viszonylat, ugyanekkor 33–35 napig tartott.) Azonban az utazás ideje a jobb hatásfokú, újabb repülőgépek üzembe állításával fokozatosan csökkent, a szállítható utasok száma pedig nőtt. Így a holland légiközlekedési vállalat 1933-ra 9 napra tudta csökkenteni a holland kelet-indiái járatát. Az új *Douglas DC-3*-as repülőgépeivel, 1937-ben az Amszterdam–...–Batávia utat már mindössze 6 nap alatt teljesítette, s az igen kényelmes belső elrendezéssel kialakított utastér révén egyidejűleg már 12 főt tudott szállítani.²⁷³ A *MALERT* az 1930-as évek közepére kiöregedő *Fokker* típusait a német *Junkers Ju 52/3m*-es repülőgépekkel kívánta leváltani. Ez a kor egyik legmegbízhatóbb, korszerű légijárműve volt. A fémépítésű, 17 fő utasbefogadó-képességű repülőgépből az első példány 1937-ben érkezett meg a magyar vállalathoz.

Repülőgéppel történt, hivatalos **nemzetközi kormányzati utazásokra** az 1930-as évek elejétől már több alkalommal is sor került. Azonban a vasút még igen jelentős

²⁷¹ > *MTI*: A kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter a Magyar Atletikai Club...

²⁷² > *MTI*: A Balatoni Sporthét második napján igen... ; *MTI*: Szombaton volt a balatoni repülőcsillagtúra beérkezése... ; REHÁK

Az 1936. szeptemberi csillagtúra hivatalos neve „II. Nemzetközi Repülőcsillagtúra a Balatonra”, a találkozó pedig „Nemzetközi Repülőtalálkozás a Balatonon” volt.

A II. világháború kezdete előtt, a Siófok-Balatonkiliti repülőtéren az utolsó nagy nemzetközi esemény az 1939. évi VI. Magyar Pilótapiknik volt. Itt a székesfehérvári repülőtér katonái sátrakat állítottak fel; jelen voltaka határforgalom-ellenőrzést végrehajtó vámhivatali és rendőrségi közegek, a közbiztonságot és a légi közlekedés rendjét csendőrök felügyelték. Ennek külföldi résztvevőiként, 1939. június 24-én Frankfurt am Mainból – rossz időjárás miatt csak délután indulva – aznap kora este három brit sportrepülőgép szállt le a Balaton partjához közeli leszállómezőn. Egyiken egy utas, a légijármű vezetőjének felesége is utazott. Másnap, június 25-e reggel München és Salzburg felől további brit és holland repülőgép-vezetők érkeztek meg. (Hasonló körrepülő rendezvény került lebonyolításra 1938. június végén, az V. Magyar Pilótapiknik keretében, amikor sok brit repülőgép érkezett utassal is, akkor elsősorban Bécsből felszállva.)

> NA.: Szombaton kezdődött a VI. Magyar Pilótapiknik. ; Z.: Megkezdődött az V. Magyar Pilóta Piknik.

²⁷³ > D. – H. ; *KLM Amsterdam-Batavia* 1934. menetrendfüzete ; *KLM Amsterdam-Batavia* 1937. menetrendfüzete

ideig a legfőbb közlekedési eszköz maradt az állami vezetők, különösen az államfők esetében.²⁷⁴ Bár hamarosan mind gyakoribbá vált a külföldi kormánytagok légi utazása Magyarországra, azonban még ez sem volt általános. Már 1930. szeptemberében repülőgéppel érkezett Budapest-Mátyásföldre GASTON-GÉRARD francia idegenforgalmi miniszter.²⁷⁵ A budapesti repülőtérre érkezéskor általában kisszámú (3–6 fős), államtitkári vagy miniszteri szinten képviselt küldöttség várta a külföldi kormánytagokat, döntően szerény külsőségek között, de az eseményekről gyakorta már filmhíradó-tudósítás is készült. Magyar miniszterelnök csak kivételes alkalomkor – általában azonos rangú személyek esetén – fogadta a repülőtéren a kiemelt vendégeket.²⁷⁶ Azonban HORTHY Miklós, Magyarország kormányzója, államfője csak fia, HORTHY István légi utazásai alkalmával fogadott utazókat a repülőtéren.²⁷⁷ (Az ilyen, állami vezetők által fogadott külföldi miniszteri küldöttségeket esetenként, már a repülőgépnél várakozó gépkocsival, egyenesen a belvárosba fuvarozták.²⁷⁸) Kormányfők és miniszterek átutazás során is tartózkodtak a budapesti légikikötőben, igaz csak rövid időt. Azonban ezen alkalmakkor is kisebb magyar küldöttség várta a fontos utazót.²⁷⁹ Budapesti repülőtéren az első nagyobb fogadási és búcsúztatási eseménysorozatra az elhunyt GÖMBÖS Gyula miniszterelnök 1936. október 10-én megrendezett állami temetésére érkező külföldi küldöttségek miatt került sor. Az elsősorban vasúton érkezett rangos delegációk döntő-

²⁷⁴ Az egyik korai, ha nem az első alkalom, amikor államfő repülőgéppel utazott külföldre 1918. július 11-én, az I. világháború utolsó hónapjaiban történt. Akkor I. Albert belga király, felesége társaságában Franciaországból repülőgépen az Egyesült Királyságba utazott. Belgium koronás államfője a későbbi években is esetenként légi úton lépte át hazája határát, döntően Franciaországba, vagy Nagy-Britanniába látogatás vagy onnét hazatérés alkalmával. Azonban I. Albert 1932. március 23-án repülőgéppel utazott – Egyiptomon keresztül – Belga Kongóba, majd három hét múltán visszafelé. (A közép-afrikai belga gyarmaton elvileg inkognitóban tett látogatást).

› A belga királyi pár utazása. ; *MTI*: A belga királyi pár Athénből repülőgépen ... ; *MTI*: Albert belga király kongói utazása előtt aláírta... ; *MTI*: Albert belga király repülőgépen Alexandriába...

I. Fejlesztési iraki király az 1920-as évek második felében Irakból több alkalommal is Európába utazott repülőgépen. II. Károly román király 1931. szeptember 10-én légi úton utazott Londonból – Párizson és Rómán keresztül – Bukarestbe. Az Egyesült Királyság államfői közül első alakommal – a korábban sportrepülőként is ismert – VIII. Eduárd király utazott külföldre repülőgéppel: 1936. július 27-én Franciaországból utazott vissza a brit fővárosba, amelyet hamarosan más légi utazások is követtek, például amikor szeptember 14-én Zürichből, Párizs érintésével Londonba repült.

› Edward király repülőgépen utazott haza. ; *MTI*: Károly román király repülőgépe ma délután... ; *MTI*: VIII. Edward király ma délután repülőgépen...

²⁷⁵ Államtitkár vezette küldöttség fogadta a mátyásföldi repülőtéren, 1934. június 14-én a Bécsből a magyar fővárosba érkező Engelbert DOLLFUSS osztrák kancellárt, aki másnap utazott vissza. Ugyanő már június 18-án ismét Budapestre látogatott egy kongresszus záróülése kapcsán, ekkor miniszter fogadta az érkező államfőt a légi kikötőben. Két hónappal később, immár Kurt SCHUSCHNIGG osztrák kancellárt már GÖMBÖS Gyula magyar miniszterelnök, miniszterek, katonatisztek és az osztrák követség képviselőinek társaságában köszöntötte a repülőtéren. Miniszterelnökségi államtitkár vezette azt a népes magyar csoportot, amely 1935. május 24-én GÖRING tábornok porosz miniszterelnök fogadására megjelent Mátyásföldön.

Magyar küldöttség várta 1936. áprilisában a norvég külügyminisztert, szeptemberében két alkalommal két német minisztert, míg októberben osztrák külügyi államtitkárt fogadtak a mátyásföldi légikikötőben. Az osztrák kancellár 1937. márciusában is repülőgéppel érkezett Budapestre, szerény fogadtatás mellett a miniszterelnök a gépkocsiját küldte érte.

²⁷⁶ › A német külügyminiszter és propagandaügyi miniszter látogatása Budapesten. ; Az osztrák kancellár Budapesten tanácskozik. ; Az osztrák kancellár budapesti útja. ; Dollfuss Budapestre érkezett. ; *MTI*: Gaston Gérard francia idegenforgalmi miniszter ma délelőtt... ; *Magyar Világhíradó* 634. sz. ; *Magyar Világhíradó* 657. sz. ; *Magyar Világhíradó* 662. sz. ; *MTI*: Dollfuss dr. szövetségi kancellár ma reggel ... ; *MTI*: Göring porosz miniszterelnök a hesseni ... ; *MTI*: Ma délből 12 óra 45 perckor repülőgépen... ; *MTI*: Schuschnigg Kurt dr. osztrák szövetségi kancellár csütörtökön... ; *MTI*: Schuschnigg Kurt dr. osztrák szövetségi kancellár pénteken... ; Neurath külügyminiszter elutazott.

²⁷⁷ › Haza érkezett Horthy István, az Aero Szövetség elnöke bombay-i utjáról. ; Horthy István a sajtó képviselői előtt ismertette bombay-i utazását. ; *MTI*: Horthy István és felesége repülőútról hétfőn eset...

²⁷⁸ › *Magyar Világhíradó* 662. sz.

²⁷⁹ GÖRING, porosz miniszterelnök 1934. októberében, Belgrádba utazása során töltött el egy órát ott. A német külügyminiszter 1937. június elején, Belgrádba történő utazása során, átutazás erejéig a mátyásföldi repülőtéren tartózkodott, ahol magyar kormánytagok, a német, a jugoszláv és a bolgár követ fogadta; a rövid, alig negyed órás pihenő ideje alatt, villásreggelit szolgáltak fel neki.

› Göring átutazott Magyarországon. ; Neurath átutazott Budapesten.

en légi úton utaztak haza másnap. Így október 11-én délelőtt, rövid időn belül – 9:20 és 10:30 között – három magas rangú küldöttség – osztrák, olasz és német – búcsúztatására került sor a mátyásföldi repülőtérén. Ezúttal már – a vasúttal érkezők esetében régebb óta alkalmazott protokoll szerint – a búcsúztatás részét képezte a katonai díszszázad tisztelgése és a katonazenekar által előadott – a vendég államának és a magyar – himnuszok is. A Magyarországgal jó kapcsolatot ápoló Németország fontosabb kormánytagjainak repülőtéri fogadására és búcsúztatására ezt követően is esetenként díszszázad tisztelgése mellett került sor, s az utasforgalmi épületet is zászlódíszbe vonták az esemény idejére. Más államok kormányfői, miniszterei fogadásánál ezt még mellőzték.²⁸⁰ A külföldi kormánytagok, kormányfők magyarországi légi utazása és átutazása még a későbbi második világháború idején is előforduló esemény volt.

Magyarországi vezető politikusok szintén elsősorban vonattal utaztak külföldre, azonban az 1930-as évek közepétől már alkalmanként repülőgéppel is tették ugyanezt. GÖMBÖS Gyula miniszterelnök 1935. szeptember végén, még a német kormány által küldött légijárművel ment Berlinbe; magyarországi búcsúztatásán minisztériumi tisztviselők és a német követség vezetői is megjelentek. Visszautazására szintén a különjáratú repülőgéppel, október első napján került sor, amely alkalommal a feldíszített repülőtérén immár számos miniszter, államtitkár, tábornok, rendvédelmi vezető, valamint a német követség vezetése fogadta őt.²⁸¹ E két útjával GÖMBÖS lett az első magyar miniszterelnök, aki hivatali ideje alatt hivatalos úton repülőgéppel utazott külföldre. A magyar miniszterelnökök továbbra is ritkábban előforduló légi utazásai alkalmával, több esetben is – népes küldöttséget alkotva – a kormány tagjai, a honvédség és fegyveres testületek vezetői is részt vettek a búcsúztatásokon, illetve fogadásokon.²⁸² A magyar kormánytagok és a kormányzó egyes útjainak teljesítése végett egy *Junkers Ju 52/3m*-es repülőgép 1936. szeptemberére már szolgálatba is állt. Ez lett – ha rövid időre is – az **első állandó magyar kormányzati külön-repülőgép**. A „Kiss József hadnagy” nevű, HA-DUR lajstromjelű légijárművet a különleges igényeknek megfelelő egyedi belső elrendezéssel alakították ki, s a nemzeti színű függőleges vezérsíkon koszorú övezte magyar címerrel látták el. A kormányzati repülések során a repülőgép parancsnoka a *Légügyi Hivatal* főellenőre – vezető beosztású katonai pilóta – volt, s a

²⁸⁰ > *Magyar Világhíradó* 695. sz. ; *MTI*: A német légi haderőnek a belgrádi repülőgépkiláltáson... ; *MTI*: Blomberg tábornagy, német birodalmi hadügyminiszter... ; *MTI*: Schuschnigg Kurt dr. osztrák szövetségi kancellár csütörtökön... ; *MTI*: Schuschnigg Kurt dr. osztrák szövetségi kancellár pénteken... ; *MTI*: Schuschnigg osztrák kancellár, Ciano gróf olasz külügyminiszter... ; Neurath budapesti látogatása megerősítette a két ország közötti kapcsolatokat.

Az első önálló látványos, katonai tiszteletadással szervezett repülőtéri fogadásra 1937. június 11-én késő délután került sor. Akkor Szófiából NEURATH német birodalmi külügyminiszter érkezett, akit a mátyásföldi repülőtérén DARÁNYI Kálmán miniszterelnök vezette népes – miniszterek, államtitkárok, rendőrfőkapitányok, tábornokok alkotta – magyar küldöttség és a német, olasz, osztrák, bolgár és jugoszláv külképviseletek vezetői vártak. Az érkező külügyminisztert a magyar díszszázad tisztelgése mellett fogadták, majd a katonazenekar a német és magyar himnuszokat adta elő tiszteletére. NEURATH repülőtéri búcsúztatásán szintén jelen volt a magyar miniszterelnök, valamint a külügyminiszter és az érkezőkor jelen lévők nagy része is. Ezúttal is a díszszázad tisztelgése és a himnuszok elhangzása tette ünnepélyesebbé az eseményt.

> *MTI*: Neurath Konstantin báró német birodalmi külügyminiszter a kíséretében... ; *MTI*: Neurath Konstantin báró német birodalmi külügyminiszter Gottfried Aschmann...

A honvéd díszszázad és katonazenekar mellett egyedi eset volt, amikor a német haditengerészet főparancsnoka, RAE-DEDER vezérterengernagy miniszteri szintű fogadásán a *Magyar Királyi Folyamőrség* százada állt alakzatban, s e fegyveres testület biztosította a zenekart is.

> *MTI*: A budaörsi repülőtér díszbe öltözöten,...

²⁸¹ > Gömbös Gyula miniszterelnök a német kormány repülőgépén ma reggel Berlinbe utazott. ; *MTI*: Gömbös Gyula miniszterelnök csütörtök reggel a mátyásföldi... ; *MTI*: Gömbös Gyula miniszterelnök négy napos...

²⁸² > *MTI*: Vitéz Imrédy Béla miniszterelnök és Kánya Kálmán...

teljesítendő légi út előtt próbarepülést hajtottak végre a légijárművel.²⁸³ Azonban a *Ju 52*-est a *MALENT* részére 1938. őszére átadták, amely új lajstromjellel állította forgalomba, azonban a repülőgép alkalmanként még a magyar kormány szolgálatában állt.²⁸⁴ Magyar politikus németországi látogatásához esetenként az ezt követő években is küldött a német kormány légijárművet. Így 1938. szeptember 20-án is, amikor IMRÉDY Béla magyar miniszterelnököt és szűk társaságát, a bajorországi Reichenhall-Berchtesgarden repülőterére szállította félnapos obersalzbergi tárgyalásra az Adolf HITLER által küldött repülőgép, amellyel majd Budapestre haza is utaztak.²⁸⁵

Motor nélküli repülőgéppel, vagy levegőnél könnyebb légijárművel a magyar államhatárt továbbra is rendkívül ritkán repülték át. Részben vontatott vitorlázó-repülőgéppel, 1933. július 13-ai kezdettel magyar, osztrák, olasz és svájci légijármű-vezetők tették meg a Bécs és Budapest közötti távot és vissza. Ezt követően 1936. május második felében párosan vontatott vitorlázó-repülőgéppel a vezetői – a magyar fővárosban megrendezett nemzetközi repülőtalálkozó kapcsán – Bécsből Budapestre, majd ellenkező irányban utaztak, amit rövid időn belül megismételtek. E repülések során légipostát is szállítottak, utóbbi esemény során, egy részét útközben, Győr és Sopron felett dobták ki a helyi postahivatalok részére.²⁸⁶ A motorral nem hajtott légijárművek a légköri viszonyoknak jobban kiszolgáltatottak voltak, így ritkán, de előfordultak a vezetők akaratán kívül történt átsodródások más állam légterébe. Természetesen az ilyen határeseményeket is kivizsgálták az érintett hatóságok.²⁸⁷

A magyar kormány 1936-ban döntött az mellett, hogy az 1929. októberben, Varsóban megkötött légi fuvarozási nemzetközi egyezményhez csatlakozik. Az az 1933. februárjában történt hatályba lépésével valamennyi részes tagállamnak egyenlő jogokat biztosított, s a társulás lehetősége nyitva állt valamennyi ország előtt. Magyarország, az 1936. május 29-ei csatlakozással elfogadta, alkalmazta és elvárhatta az egységesen meghatározott nemzetközi személy- és áru fuvarozási feltételeket, fuvarokmányokat és a fuvarozók felelősségi és kártérítési szabályait, amely alól azonban kivétel volt a nemzetközi postaegyezmény alapján végzett szállítás. Magyarország tekintetében a varsói egyezmény rendelkezései 1936. augusztus 27-én léptek életbe.²⁸⁸

A brit *Imperial Airways* légitársaság vállalat 1936. július 13-án próbajáratot indított a New Yorkból a franciaországi Cherbourgba érkező óceánjárók utasainak Közép-Európába, egészen Budapestig történő szállítása céljából. A tíz főt befogadó, négy hajtóműves repülőgéppel teljesített Cherbourg–Párizs–Zürich–München–Bécs–Budapest járatot – amely a kilencórás repülőút révén, az észak-amerikai nagyvárosból mind-

²⁸³ > *MTI*: Gömbös Gyula miniszterelnök csütörtök reggel kilenc órakor... ; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ... [Utóbbi forrás a HA-DUR lajstromjelű repülőgép szolgálatba állását 1937-es év eseményeként említi, azonban kétségtelen, hogy azt már 1936. szeptember elején kormányzati útra igénybe vették.]

²⁸⁴ > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

²⁸⁵ > *Egység és fegyelem.* ; *MTI*: Imrédy Béla miniszterelnök, Kánya Kálmán külügyminiszter... ; *MTI*: Vitéz Imrédy Béla miniszterelnök és Kánya Kálmán...

²⁸⁶ > Kronfeld osztrák vitorlarepülő Budapestén. ; LATHAM: 40., 47. p. ; *MTI* közlemény 1936.05.15. ; [Alkalmi emlékbélyegzésével ellátott osztrák légiposta levélküldemény alapján.]

²⁸⁷ > *MTI* közlemény 1939.04.22.

²⁸⁸ > 1936/XXVIII. tc. ; EPERJESI

Magyarország csatlakozásakor, a budapesti menetrend szerinti nemzetközi légi kapcsolatait tekintve nem volt részes állam Ausztria, Bulgária, Görög- és Törökország. Ezek közül csak az athéni kormány csatlakozott még a II. világháború befejezése előtt; a rendelkezéseket Görögország viszonylatában 1938. áprilisától alkalmazták.

A *ML Rt.* 1928-ban az általános szállítási feltételeiben még kikötötte – hivatkozva a 10.270/1922. ME. r. 19. §-ra –, hogy „az utasok életében, testi épségében vagy dolgaiban netán esett károkért a társaság semminemű felelősséget nem vállal”. Ezen a varsói egyezmény rendelkezései változtattak.

össze öt nap alatt a magyar fővárosba lehetett érni – végül nem indították meg állandó jelleggel.²⁸⁹

A Budapest–Mátyásföld nemzetközi légikikötő épületének rendkívül szerény adottságai már egyre kedvezőtlenebbek voltak a növekvő forgalom kiszolgálásához. Számos magyarországi vasútállomás kedvezőbb és kényelmesebb szolgáltatást nyújtott az utazóközönség részére. Ezen kívül egyre gyakoribbak voltak a külföldi és magyar, miniszteri szintű légi utazások is, amely rangosabb épületet kívánt volna meg. Ebből kifolyólag, 1935-ben megkezdték – az addiginak a nyugati oldala mellett, attól 20 méter távolságban – egy korszerűbb, alkalmasabb fogadó és igazgatási létesítmény építését. Már megkezdődött a Budapest nyugati határában létesítendő leendő repülőtér tervezése, amikor 1936. április 20-án **Mátyásföldön átadták az újonnan kialakított utasforgalmi épületet**, amely így továbbra is átmeneti célt szolgált. A kelet–nyugati hosszanti fekvésű, egyszintes, nagy belmagasságú épületből kilépve, félig fedett kis teraszon keresztül, három lépcsőn lehetett a betonozott gépállóhelyig jutni. E főépülethez – amely két oldalán kisebb melléképület állt – egy kétszintes üvegtorony-megfigyelőállást építettek,²⁹⁰ amelyből a környék légtere jobban figyelemmel kísérhető volt, akár kedvezőtlen időjárás esetén is. A melléképületekben kerültek elhelyezésre a csendőrségi, rendőrségi, illetve vámhivatali, valamint az igazgatási irodák is.²⁹¹ Az új főépület forgalmi előtér felőli főhomlokzatán – az előző kisméretű táblához képest – másfél méteres betűk ismertették a magyar főváros nevét az érkezők részére; a forgalmi csarnok korláttal övezett, lapos tetején, kis árbocon a magyar zászló lengett.

A *MALERT* az üzemközösségi megállapodások révén a szerződéses társ járatait állandó vagy alkalmi jelleggel teljesítette. Az 1936. május 1-én megnyitott Zürich–München–Salzburg–Bécs–Budapest járatot kezdetben német és osztrák légitársaságok teljesítették, majd ezen az útvonalon július 1-jétől már magyar vállalat *Junkers Ju 52/3m* repülőgépei is szállították az utasokat. E járat csak a nyári menetrendi időszakokban, de akkor napi rendszerességgel üzemelt. A *MALERT* légitársaság eseti jelleggel még az osztrák főváros és Milánó vagy Róma között is szintén közlekedtek. A zürichi útvonalat 1938-ban már elsősorban a magyar vállalat repülőgépei teljesítették.²⁹² A *MALERT* 1936-ra a Nemzetközi Légi Közlekedési Szövetségnek (*International Air Traffic Association, IATA*) tagjává vált.

A holland *KLM* 1936. április 9-én nyitotta meg az Amszterdam–Prága–Bécs–Budapest járatát, amely az első kifejezetten magyarországi célállomású útvonala volt. Ezt 1937. augusztus 3-án, a csehszlovák *Československá Letecká Společnost (ČLS)* légitársasággal közös üzemeltetésében London–Croydon–Rotterdam–Prága–Bécs–Budapest útra módosították. A minden nap közlekedő repülőgépek mellett 1938. júniusa és szeptember vége között a hétfőtől szombatig terjedő munkanapokon általuk, szintén azonos útvonalat teljesített egy második járat is, amelyet azonban a következő évben már nem tartottak fenn.²⁹³

Budapest adott otthont az első nemzetközi légi mentésügyi konferenciának. A *Magyar Vöröskereszt*, a *Nemzetközi Repülő Szövetség (FAI)* és a *Magyar Aero Szövetség*

²⁸⁹ > *MTI*: Európai szempontból is igen nagyjelentőségű...

²⁹⁰ > *Magyar Világhíradó* 635. sz.

²⁹¹ > CSENGEL-PLANK: 35–36. p.; [Korabeli fénykép-felvételek alapján.]

²⁹² > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 220. p.; *Deutsche Lufthansa* 1937. nyári menetrendfüzete.; *MTI* közlemény 1936.07.01.; PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország légiforgalma az 1938. évben.; [Szerkesztőségi közlemény: 1936.07.02.]

²⁹³ > *ČLS* 1938. nyári menetrendfüzete.; EPERJESI; *KLM* 1938. évi menetrendfüzete.; [Az 1936. áprilisi első járat – posta által kézbesített – alkalmi borítékja alapján.]

által szervezett rendezvényre 1937. június 11-e és 14-e között került sor, amelyen 11 nemzetközi és 22 nemzet 41 szervezetének képviselői vettek részt. A konferencia kerekében, június 12-én délután a mátyásföldi légi kikötőben repülőnappal egybekötött – több országból érkező repülők – repülőgépes mentési gyakorlatokat tartottak, amelyet polgári érdeklődők is megtekinthettek.²⁹⁴ (A mátyásföldi repülőtérén ez volt az utolsó nagyszabású légi bemutató.)

A mátyásföldi repülőtér helyett, a belvároshoz közelebb eső, kellően bővíthető új helyszín keresése már az 1930-as évek elején elkezdődött, de kijelöléséről végül csak 1935. áprilisában született kormánydöntés. A számba vett területek között ekkor már szerepelt a Budaörs keleti felében lévő sík mező, és a Pestszentlőrinc és Vecsés között elterülő Ferihegy-pusztaság is. Utóbbi azonban igen nagy távolságra esett a belvárostól, így az ellenvélemények ellenére is előbbi került az új repülőtér helyszínévé kijelölésre. A kiírt pályázaton BORBÍRÓ (BIERBAUER) Virgil és KRÁLIK László pályaműve egyaránt kedvező véleményeket kapott, ezért a megrendelő *Kereskedelmi és Iparügyi Minisztérium* mindkettőjüket új, közös terv megalkotására kérte fel. Az újratervezést indokolták az időközben ismertté vált kedvezőtlen talajviszonyok és az újabb elvárások is.²⁹⁵

A budapesti („budaörsi”) nemzetközi repülőtér forgalma 1937-től 1939. augusztusáig

Budapest új nemzetközi repülőtérének építését 1936. októberében kezdték el Budapest nyugati és Budaörs keleti közös határában, az Örsöd-dűlőnél. Ehhez, 1937. május 1-jei hatállyal a két település közötti közigazgatási határt a főváros javára módosították.²⁹⁶ A belvárostól mindössze 6 kilométerre fekvő, 100 hektáros terület délkeleti sarkában az új, korszerű épületet 1937. június 20-án, ünnepélyes keretek között adták át a légiforgalom és a közönség részére.²⁹⁷ (I./A sz. melléklet)

A mátyásföldi légi kikötő, mint központi repülőtér 1937. július 3-a (szombat) késő délutánján fogadta az utolsó légi utasokat: a 18:35-re, illetve a 18:40-re várt zürichi és londoni járatokkal érkezetteket. A másnapi, menetrenden kívüli repüléseket még ott fogadták, indították. Ezután ez már csak kitérő repülőtérként szolgálta a polgári kereskedelmi légi közlekedést. Az új, Budapesti Közforgalmi Repülőtérén 1937. július 5-én (hétfőn) indult meg a nemzetközi utasforgalom (azokban a hetekben, vasárnap nem volt menetrendi közlekedés). Az új utasforgalmi épület első határt átlépő utazói, az

²⁹⁴ > *MTI: A Magyar Vörös-kereszt a Nemzetközi és a Magyar Aero Szövetséggel...* ; *MTI: A magyar Vöröskereszt által június 11 és 14-ike...*

²⁹⁵ > HORVÁTH Tamás ; RÉV: A Budaörsi Közforgalmú Repülőtér létesítésének története.

²⁹⁶ > 1937/III. tc. II. Fejezet. ; 328/1937. BM. r.

Azaz ekkortól a repülőtér területének teljes egésze Budapesthez tartozott, így a ferihegyi repülőtér átadásáig következetesen idezőjelek között, és csak zárójelben kerül említésre Budaörsszel való – immár közvetett – kapcsolata. Azonban már a megnyitások is általánosan, sőt egyes esetekben hivatalos szövegekben is „budaörsi”-ként említették. A legpontosabb megnevezése „szentimrévárosi repülőtér”, esetleg a terület dűlőneve után „örsödi repülőtér” lenne, de ezeket sohasem használták, így e könyv is mellőzi.

²⁹⁷ A csehszlovák főváros új repülőtérét, Prága-Ruzyně városrész határában alig néhány hónappal az új budapesti megnyitása előtt, 1937. április elején adták át a közforgalomnak. A 105 méter hosszú, kétszintes utasforgalmi épület hármas tagozású volt, két oldalon irodák, míg középen az utascarnok kapott helyet. E központi rész a többenél szélesebb szakasz volt; a 35×35 méter alapterületű, ívelt tetejű, tágas üvegcsarnokon keresztül lehetett a nyilvános gépkocsiparkolóba, a megfelelő ellenőrzések után a betonozott előtéren várakozó repülőgéphez kijutni. A déli szárny felett háromszintes üveg irányítótorony emelkedett, körerkélyekkel, tetején kis időjárásfigyelő terasszal; itt helyezték el a póznakon a rádióállomás antennahálóját is. Az utasforgalmi épülettől délre, annak főténgelyére merőlegesen, lépcsőzetes elrendezésben három elkülönülő, 135 méter széles hangár kapott helyet. Ezek külön-külön is, egyszerre több korabeli nagy repülőgépet is be tudtak fogadni.

aznap reggeli órákban induló zürichi, majd amszterdami járatok utasai voltak.²⁹⁸ (Az új budapesti légi kikötő forgalmi épületében július 5-én – a mátyásföldi repülőtéri hivatal egyidejű bezárásával – nyitották meg a „Budapest 20”, távbeszélő-állomással felszerelt postahivatalt is.²⁹⁹) Azonban az átadás idejére nem készült el minden tereprendezés, vagy létesítmény. A repülőtér füvesítése a külsőbb részeken még folyamatban volt, a leszállómező bevezető irányfényoszóróját majd csak július közepén üzemelték be, s a térvilágító fényforrások telepítéséig két nagyteljesítményű tábori lámpát alkalmaztak, de azokat csak le- és felszállások idejére kapcsolták be.³⁰⁰

A BORBÍRÓ és KRÁLIK új tervei alapján készült **utASForgalmi épület** központja a kiemelkedő, henger alakú utascarnok volt, amelynek két oldalán, az egymással szöget bezáró oldalszárnyak a kiszolgáló helyiségeknek adtak otthont.³⁰¹ A 70 méter széles homlokzat felől gépkocsi felhajtó útján érkeztek az első emeleti főbejáráthoz az induló utasok, akik a forgalmi csarnokba lépésükkor leadták a nagyméretű poggyászaikat. Az indulás előtti ellenőrzéshez az utasok, a kör alakú csarnok erkélyre kivezető ajtajainál lévő, jobb oldali lépcsősoron a földszintre menniük. Itt, az – épület homlokzata mentén végig üvegezett, csonka körcikk alakú, 100 m² területű – ellenőrző helyiség közepén, az épületegyüttes tükörtengelye mentén két, párhuzamosan rendezett pult választotta el az induló utasokat az érkezőktől. A pult belső felén az ellenőrzést végző útlevékezéző rendőrök és vámvizsgálatot folytató vámtisztviselők álltak. E kialakítás nagy előnye volt, hogy egy szolgálati helyről végezheték a kiléptető és a beléptető ellenőrzéseket, úgy, hogy az utasok közben teljesen elkülönülten várakoztak. Az induló (kilépő) utasokat az előbb leírt földszinti terem északkeleti felében ellenőrizték, akik – amennyiben felszállásig idejük engedte – az elutazók szomszédos, (alább leírt) tágas váró- és éttermében várakoztak a beszállításig. Az utasokat végül gyalogosan kísérték ki a repülőgépek állóhelyére. Az érkező utasok a forgalmi előtérről az épület földszintjén belépve, az ellenőrző terem délnyugati felében várták ki a beléptetésüket. A hatósági munkát szolgálta a lépcsősor mellett lévő közlekedőfolyosóról nyíló három motozó-fülke is. Az ellenőrzéseket követően felsétáltak a déli lépcsősoron az első emeleti csarnokba, ahonnan a főbejáraton keresztül hagyták el a létesítményt. Az épület középső csarnokának földszintjén kapott helyet a megközelítőleg 400 m² összterületű vámraktár is. Ez ki- és bejáratlalt bírt az útlevé- és vámmellenőrző-terem, a szolgálati helyiségek és a nyilvános gépkocsiút felé is. Az ellenőrzést végző hatóságok – a csendőrség, a rendőrség, a vámhivatal és az egészségügyi állomás – irodái a déli (baloldali) szárny földszintjén voltak kialakítva. A fegyveres rendvédelmi szervek ügyeleti helyiségei az ellenőrző teremből, illetve abból közvetetten nyíltak, nagy ablakuk a forgalmi előtérre néztek.³⁰²

²⁹⁸ > (1937) 2. sz. légiforgalmi rendelet. ; *Deutsche Lufthansa* 1937. nyári menetrendfüzete. ; Hétfőn üzembe lép a budaörsi repülőtér.

Az új légi kikötő tömegközlekedési kapcsolata a Horthy Miklós körtér (a mai Móricz Zsigmond körtér) és Törökbálint között közlekedő *HÉV* járáttal (amely repülőtéri megállójá 5 perces sétára helyezkedett el, az országos vasúti fővonal áttellenes oldalán), illetve a fővárosi 27-es jelzésű autóbuszjáráttal volt megoldott. Utóbbi a Wolff Károly út (a Sashegy északi lejtőjénél) és a repülőtér között, a Budaörsi úton végighaladva, óránként közlekedett.

> *Rendőrségi Zsebkönyv* 1939.: 451. p.

²⁹⁹ > *MTI*: A postavezérgazgatóság közli, hogy Budapest...

³⁰⁰ > (1937) 2. sz. légiforgalmi rendelet.

³⁰¹ A mára kívülről megromlott állapotban lévő forgalmiépület és a nagyhangár 2000. szeptember végétől műemléki védettség alatt áll.

> 15/2000. NKÖM. r. 4. § ; 15/2005. NKÖM. r.

³⁰² > HORVÁTH Tamás ; RÉV: A Budaörsi Közforgalmú Repülőtér létesítésének története.

Az épület belső terei mára sokhelyütt átépültek. A földszinti ellenőrző helyiséget is felosztották, a megmaradt szabad terem alapterülete az eredeti felére csökkent. A forgalmi előtérre nyíló korábbi üvegtáto és ablakok keresztmetszetét lecsökkentették, számos helyen befalazták azokat.

Az új budapesti repülőtér korszerű épülete nemcsak az ki- és beutazóknak, illetve kísérőiknek nyújtott színvonalas szolgáltatásokat, valamint megfelelő környezetet az ellenőrzések lefolytatására, hanem immár az átszálló és átutazó³⁰³ utasoknak is kényelmére volt. A Budapestre érkező és egy másik járattal – a repülőtér kijelölt területeit el nem hagyva – tovább utazó személyek is átestek határellenőrzésen, azonban úti okmányukat csak az erre a célra rendszeresített felirattal ellátott átléptető-bélyegző lenyomatával láttamozták.³⁰⁴ Az átszálló és induló utasok várakozására és kiszolgálására szolgált a repülőtér középső, kör alakú földszinti csarnokának gépállóhelyek felőli, északkeleti részén kialakított váró- és étterem, amely csak az útlevél- és vámellenőrző helyiségből, egy ruhatáron keresztül volt megközelíthető (ez csak szolgálati helyiségek révén kapcsolódott a nagyobb, nyilvános vendéglátó teremmel). A repülőtér négyszobás, inasszobával és összesen két fürdővel kialakított szállodája a keleti (jobboldali) első emeleten került kialakításra, amely lehetővé tette az átszálló és átutazó, illetve vidékről érkező személyek éjszakai pihenését.³⁰⁵ Azonban ez az első emeleten, a nyilvános területről (a kör alakú központi csarnok felől) volt megközelíthető, így a szállást igénybe vevő személyeknek teljes határforgalom-ellenőrzésen kellett átesniük érkezéskor és induláskor egyaránt. A forgalmi épület déli (bal) szárnyában, az első emeleten – a nyilvános körcsarnokból megközelíthető folyosóról nyílván – kaptak helyet a repülőszemélyzet öltözői és pihenőhelyiségei, külön a férfiaknak, és külön a hölgyeknek.

Az új budapesti („budaörsi”) légikikötő repülőtéri gondnokságát alkotó csendőrkülönítmény őrszolgálatot ellátó járőreit az albertfalvai csendőrőrsről vezényelték. A közbiztonsági szolgálatot átmenetileg a rendőrség és a területileg illetékes csendőrség közös járőre látta el. A többi csendőrségi – indítási, forgalomirányítási és légirendészeti – feladatot a repülőtér különítményének saját állománya látta el.³⁰⁶ Az új nemzetközi repülőtér csendőrkülönítményének parancsnoka az oda áthelyezett SZIRTES Ferenc csendőr százados (1939-től őrnagy) lett, aki e beosztást majd 1940-ig betöltötte.³⁰⁷ A határforgalom ellenőrzése során az útlevélvizsgálatot ekkortól a területileg

³⁰³ A légiközlekedésben ma is megtalálható a két utazási módszer. Átszállónak nevezzük azokat a személyeket, akik a repülőtérén egyik járatról egy más útvonalon közlekedő járatra átszállnak. (Például Belgrád–Budapest–Bécs útvonalú járatról érkezve Budapesten átszálltak a Budapest–Graz járatra.) Átutazónak azokat nevezzük, akik ugyanazzal a repülőjáratral utaznak, azonban a repülőgép fedélzetét valamilyen oknál fogva – ez lehet előre tervezett vagy különleges esemény – el kellett hagyniuk. (Például az Batávia–...–Amszterdam járatszakasz útvonala során, Budapesten délután kiszálltak, majd a belvárosban éjszakázva, reggel ugyanazzal a repülőgéppel és légi járatral folytatták útjukat a célállomásra.) Ma az utóbbira elsősorban a repülőgép üzemanyag-felvétele miatt kerül sor, amikor – biztonsági okból – az utasok az utasforgalmi épületben várják meg a feltöltést, majd visszaszállnak a fedélzetre, hogy útjukat folytassák.

³⁰⁴ Az új budapesti légi határátkelőhely 1937. nyarán bevezetett – egymotoros, alsó szárnyelrendezésű repülőgépet szemből ábrázoló rajzzal is ellátott – lenyomatának az átlépés irányára utaló felirata az átléptető-bélyegző nyomófelületének állandó, nem változtatható része volt. E szerint legyártásra került „BELÉPETT”, „KILÉPETT”, valamint „ÁTUTAZOTT” feliratú bélyegző is. (E lenyomatképek a Föld országai közül elsőként ábrázoltak légijárművet határátléptető-bélyegzőlenyomaton.) A lenyomatoknak nem voltak bélyegzőszámai, így azokból nagy valószínűséggel csak egy-egy állt rendelkezésre az útlevélkezelés során. (Ismert 1944. tavaszáról olyan bolgár diplomata útlevél, amellyel birtokosa április 17-én légi úton a Budapest Közforgalmú Repülőtérén átutazott, Bécsig. Az okmányban volt többszöri magyar beutazó vízum, azonban azt Budapesten nem látták el a szükséges átléptető-bélyegző lenyomattal. Ismert német útlevélben, amellyel még 1944. január végén két alkalommal is Budapesten, légi úton átutazott a birtokosa; az okmányában szereplő magyar vízumnál megtalálható egy-egy budapesti „átutazott” lenyomat, két különböző dátumra.) A későbbi, II. világháború utáni lenyomatoknál „átutazott” szöveg, vagy arra utaló felirat nem volt alkalmazásban, azt kézzel írták be vagy föl.

³⁰⁵ > HORVÁTH Tamás

A repülőgépek kiváló tároló- és karbantartó csarnoka volt a főépülettől nyugatra felépített, 140×42 méter beltérrel rendelkező hangár, amelyet CZAKÓ László és MÉHES György tervezett, s a korszakának egyik legnagyobbika volt. A hangár középső osztásánál a magyar kiscímer hatalmas kódomborműve került elhelyezésre, amelyet a légi utasok is jól láthattak földetéréskor, vagy a felszállás során.

³⁰⁶ > 143.950/1937. BM. kr. ; KUNÁR – MOYS

³⁰⁷ > *A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve*, 1938.: 97. p. ; *A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve*, 1939.: 104. p.

illetékes Magyar Királyi Rendőrség Budapesti Főkapitányság XI. Kerületi Kapitányság Budapest Közforgalmú Repülőtér Rendőri Kirendeltsége hajtotta végre. (E hatóság illetékességét kiterjesztették a repülőtértől délre futó vasútvonal és a BHEV aluljárójának találkozásáig, és azok pályatestére is, amelyek közigazgatásilag Budaörshez tartoztak.) A kirendeltség a 120. számú Rendőrszoba keretén belül – közrendvédelmi tevékenységként – felállított őrhelyeken rendőrkijárással is látott el feladatot. A főépület nyilvános oldalán, a gépkocsi-felhajtónál, valamint (természetesen) az útlevél-ellenőrzés és vámvizsgálat közös csarnokában volt állandó rendőri jelenlét, míg egy-egy mozgó járőr a nagy, illetve a kis hangár mögött teljesített szolgálatot.³⁰⁸ Az említett rendőri kirendeltség vezető tisztje 1938. áprilisában dr. BIRÓ Sándor rendőrfogalmazó volt, akit augusztus elején dr. SOMOGYVÁRI János rendőrfogalmazó váltott.³⁰⁹ A mátyásföldi repülőtér nemzetközi légikikötő jellegének megszűnésével, 1937. július elején a Mátyásföldi és Környéki Rendőrkapitányság addig a repülőtéren dolgozó állományának négy tagját különböző rendőri szervhez helyezték át, s közülük csak az egyiküknek adtak beosztást az új közforgalmi repülőtéren.³¹⁰ A budapesti nemzetközi repülőtéren a vámvizsgálatot és a vámeljáráásokat a Budapesti Fővámhivatal Budaörsi Repülőtéri Kirendeltsége – fővámhivatali hatáskörrel – hajtotta végre, amely időlegesen a mátyásföldi repülőtéren is működött.³¹¹

A polgári légiforgalmi rádiószolgálat 1938-ban – nemzetközi nyomásra – került vissza a Magyar Királyi Postához, amely egyúttal visszavette a budapesti repülőtér vezeték nélküli hírközlésének üzemeltetését; a rádióiránymérő állomások országos központja is itt működött. Idővel, a budapesti nemzetközi repülőteret felszerelték egy „vakleszállító” rendszerrel is. A polgári légi közlekedést segítette elő a Kaposvárotti, Szombathelyen, Pápán, majd 1941. június közepétől a Kassától délnyugatra fekvő Nagyidán felállított iránymérő-állomás is. A polgári légiközlekedés rádiószolgálatát a Posta illetékes szervezeti eleme egészen a háború végéig ellátta.³¹²

{ Nemzetközi kitekintés. } London-Croydon repülőtér új, korszerű utasforgalmi épületét 1928. májusában adták át. Az art deco stílusjegyeket viselő épületbelső kialakításánál már kényelmi szempontokat is figyelembe vettek. A 72×60 méteres, szögletes „Φ” alaprajzú épület földszintjén, a bejárat kapun át egyből jegykezelés 15×15 méteres csarnokába lépett az induló utas és kísérete, valamint itt távoztak az érkezők is. E helyiség két oldalán voltak a légitársaságok pultjai, amelyek mögött azok irodái kaptak helyet. Az érkező és induló utasok útvonala azonos csarnokon vezetett az épület hossz-tengelye mentén, ahol mindkettő utascsoport útlevél-ellenőrzését végezték. Azonban az érkező utasok és poggyászaik vámvizsgálatát még az oda történő belépés előtt, egy

SZIRTES Ferenc cső. őrnagy 1942. évi nyugdíjba vonulása előtt, az utolsó beosztásában a Budapesti (I.) Csendőrkierület Budapesti Osztályának parancsnokhelyettese volt.

› A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1941.: 105. p.

³⁰⁸ › Rendőrségi Zsebkönyv 1939.: 34. p.

³⁰⁹ › 143.950/1937. BM. kr. ; [Magyar Rendőr, V. évf. (1938) 9. sz. (május 1.) 204. p. ; Magyar Rendőr, V. évf. (1938) 15. sz. (augusztus 1.) 346. p. ; Magyar Rendőr, V. évf. (1938) 16. sz. (augusztus 15.) 370. p.]

(A „rendőrfogalmazó” rendfokozatot 1944-től a „rendőr százados”-i váltotta fel.)

³¹⁰ › Változások a mátyásföldi rendőrkapitányságon.

³¹¹ › Rendőrségi Zsebkönyv 1939.: 152. p. ; Vámhivatalok, vámkirendeltségek és vámbemondóőrsök jegyzéke.

³¹² › MOYS: Légiforgalmi irányításunk története. ; SUSÁNSZKY

{ Nemzetközi kitekintés. } Németországban az éjszakai repülés elősegítésére, biztonságosabbá tételére 1935-re már kiépítették a repülőgép-vezetők tájékozódását segítő irányfény-adó hálózatot is. A legfeljebb 20, de számos szakaszon 10 km-enként elhelyezett fő- és mellékfények láncolatából álló útvonalak többek között Hamburg–Berlin–Stolp–Königsberg (utóbbi szakasz lengyel és danzigi légtéren keresztül), Berlin–Lipcse–Nürnberg–München–Salzburg, München–Frankfurt–Köln, Berlin–Hannover–Frankfurt am Main–Bázel voltak.

› Luftverkehrskarte des Deutschen Reiches.

15×12 méteres oldalteremben végezték. Az induló utasok utóbbi helyiségbe nem léphettek, hanem a kiléptető útlel- és vámvizsgálat után útjuk elvált és egyenesen az induló repülőgépekhez mehettek egy hosszabb oldalfolyosón keresztül.³¹³

A jelentős ideje szükségesnek tartott légi csendőrség iránti igény továbbra is napirenden maradt a *Magyar Királyi Légügyi Hivatal* és az 1935-ben létrehozott *Országos Légvédelmi Parancsnokság (OLP)* részéről. Végül 1937. július 1-jén felállításra került egy rejtetten felfegyverzett, határvédelmi feladatokat ellátó álcázott katonai repülőosztag, a légtérsértések által akkoriban leginkább fenyegetett térség, az Ózd és Sátoraljaújhely közötti terület védelmére. Azonban rendvédelmi szerv szolgálati ágának szervezésére, feltöltésére egyelőre nem kerülhetett sor a magyar légierő jelentősebb hiányai miatt.³¹⁴

Az új budapesti repülőtér hibái igen korán nyilvánvalóvá váltak. Már a megnyitás évének novemberében komoly bel-, illetve talajvizesedés következett be, ezért november 12-én a légi fogalmat átmenetileg átirányították a mátyásföldi repülőtérre. A Budapest XI. kerületi légi kikötőt majd csak 1938. március 21-én hajnaltól tudták ismét megnyitni a menetrend szerinti járatok előtt.³¹⁵

A *MALERT* első két *Junkers Ju 52/3m* típusú, 17 férőhelyes repülőgépe mellé, 1941-ig még további öt darab állt a magyar polgári légiközlekedés szolgálatába. A magyar légiközlekedési vállalat legnagyobb repülőgépei az 1938-ban beszerzett olasz *Savoia-Marchetti SM 75* típusú repülőgépek voltak, amelyek 24 utas szállításával, és elvi 320 km/órás utazósebességével a korának nagyobb és gyorsabb repülőgépei közé tartoztak. Azonban e típust a gyakori (motor)hibái – és az újabb világháború okán lecsökkent utasforgalom – miatt két év után átadták a magyar légierőnek.³¹⁶

Magyarország összes határforgalma 1937-ben, valamennyi határátkelőhelyen, a ki- és be-, valamint átutazók együttesen 1.206.226 főt tettek ki, amelyből a budapesti repülőterek 23.912 személlyel vették ki a részüket (ez az összes forgalomnak mindössze 0,3 %-a volt). Míg a magyar határon átlépő összes személy 36,5 %-a magyar állampolgár volt, addig ők a légi határátkelőhelyeink esetében csak 10,1 %-kal részesedtek.³¹⁷ Az 1937. év nyári hónapjai során a magyar főváros nemzetközi repülőtere (a mátyásföldi, majd a „budaörsi”) 57 járatot fogadott és 57-et indított menetrend szerint, külföldi viszonylatban.³¹⁸

{ Nemzetközi kitekintés. } Bécs-Aspern repülőtér 1937. nyarán heti 96 érkező és ugyanennyi induló nemzetközi járatot szolgált ki menetrend szerint, köztük nagy arányban átutazókat (ezek közül 37–37 Budapestet is érintette). Prága-Ruzyně légi kikötő külföldi viszonylatú utasforgalma ugyanekkor 71–71 légi járat volt, míg Amsterdam-Schipholé 133–133.³¹⁹

Az új budapesti repülőtér légi forgalmának szempontjából **az 1938. év jelentős változást eredményezett.** A korábbi évek járatbővítései mellett újabbak nyíltak a magyar fővárosba és azon keresztül, s mindez a repülőgép- és utasforgalom jelentős növe-

³¹³ > CLUETT – NASH – LEARMONTH: *Croydon Airport 1928–1939*. xi–xii. p. [Térkép- és képmelléklet elemzése alapján.]

³¹⁴ > OLASZ: A légi csendőrség Magyarországon.

³¹⁵ > *MTI*: A Magyar Királyi Légügyi Hivatal közli, hogy... ; RÉV: A Budaörsi Közforgalmú Repülőtér létesítésének története.

³¹⁶ > CSANÁDI – NAGYVÁRADY – WINKLER: 227–228. p. ; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

³¹⁷ > ORBÁN ; PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország polgári légiforgalma az 1939. évben.

³¹⁸ > *Deutsche Lufthansa* 1937. nyári menetrendfüzete.

³¹⁹ > *Deutsche Lufthansa* 1937. nyári menetrendfüzete.

(A járatok száma közötti különbség nem arányos az utasforgalom-különbségekkel, mivel a különböző repülőtereken közlekedő repülőgépek utasbefogadó-képessége, illetve kihasználtsága számottevően eltért.)

kedését eredményezte. A létrejött lengyel-magyar légügyi egyezmény után, – hosszas tárgyalások sikeres eredményeként – 1938. nyarán lépett életbe a csehszlovák-magyar hasonló megállapodás (mindkettő *CINA* tagállam volt). Utóbbi biztosította a magyar és lengyel repülőgépeknek a Csehszlovákia feletti, leszállás nélküli átrepülési jogát. Ezen előzmény után, a lengyel *Polskie Linie Lotnicze S.A. (LOT)* légitársaság 1938. július 5-én nyitotta meg Varsó–Krakkó–Budapest járatát, amelyet a magyar vállalattal közösen üzemeltettek a hét munkanapjain (hétfőtől szombatig).³²⁰ A magyar-csehszlovák egyezmény lehetővé tette továbbá, hogy a két szerződő ország légitársaságai egymás államába menetrend szerint közlekedjenek. Ez alapján a csehszlovák *Československé Státní Aerolinie (ČSA)* légitársaság a Prága–Pozsony–Pozsonyszőlős–Budapest útvonalat 1938. augusztus 1-jétől repülte, míg a *MALERT* 1938. augusztus 14-én indította meg Budapest–Prága járatát. Mindkét vállalat felváltott napon, heti három–három alkalommal repült a két főváros között, vasárnap kivételével.³²¹

A *LOT* és a *MALERT* Varsó és Budapest közötti járatnyitásához kapcsolódóan, az azt üzemeltető légitársaságok, az érintett felek engedélyével jogot nyertek, hogy járatra és útvonalra szabott egyedi légi határkapun keresztül is átrepüljék a magyar (légi) államhatárt. A csak e menetrend szerinti útvonalat teljesítő légijárművek 1938. júliusától be-, illetve kirepülhettek Magyarország és Csehszlovákia között, a Karancsberény északnyugati völgye és az Ipolytarnóc–Kalonda közötti vasútvonal közé eső határszakasz felett.³²²

Az olasz *Ala Littoria* légitársaság járatát 1938-ra Velence–Bécs–Budapest útvonalra mérsékelte, amelyet *Savoia-Marchetti SM 75* típusú repülőgéppel teljesített.³²³ A *Deutsche Lufthansa AG.* német légitársaság 1938. ősztől heti négy alkalommal üzemeltette a Berlin–Bécs–Budapest–Belgrád–Szófia–Thesszaloniki–Athén (17 számú) járatát is.³²⁴ A román *Liniile Aeriene Romane Exploatate cu Statul (LARES)* légitársaság, a *Deutsche Lufthansa AG.*-vel közösen fenntartva 1938-tól heti három alkalommal teljesítette a Bukarest–Arad–Budapest járatot. A *MALERT*, a fejlesztések ellenére 1938-ban sem tudott kimagasló lenni a budapesti légikikötő összes utasforgalmát tekintve. Az ázsiai végállomású járatok továbbra is csak a nyári menetrendi időszakban érintették a magyar fővárost, télen Dél-Európa felé kerültek ki a kedvezőtlenebb időjárással, és így nehezebb megközelítéssel rendelkező budapesti repülőteret. A holland *KLM* 1938. nyári menetrendi időszakától – tavasztól ősziig – már heti három alkalommal működtette az Amszterdam–...–Batávia–Bandung útvonalat, amelynek egyik állomása továbbra is Budapest volt. (Délkelet-Ázsia felé tartó repülőgép utasai a budapesti repülőtér éttermében fogyasztották el az ebédjüket, illetve később már a tízóraijukat.) A holland kelet-indiái járat kisebb módosítása révén már 1936-tól Kairó helyett Alexandriát, valamint Gáza helyett Lod/Lyddá városát érintette. Vagyis azt 1939. nyarán, az eredeti célállomások közötti járat fennállásának utolsó időszakában Amszterdam–Lipce–Budapest–Athén–Rhodos–Alexandria–Lydda–Bagdad–Baszra–Jask–Karachi–Jodhpur–Allahabad–Calcutta–Rangoon–Bangkok–Penang–Medan–Szingapúr–Palembang–Batávia–Bandung útvonalon teljesítették.³²⁵

³²⁰ > EPERJESI ; *LOT* 1939. nyári menetrendfüzete.

³²¹ > EPERJESI ; *MALERT* 1938. téli menetrendfüzete. ; *MTI*: A Ceske-Slovenská Statni Aerolinie csehszlovák légiforgalmi... ; *MTI* közlemény 1938.08.16.

³²² > (1938) 3. sz. légiforgalmi rendelet.

³²³ > *Ala Littoria* 1938. nyári menetrendfüzete.

³²⁴ > EPERJESI ; *MALERT* 1938. téli menetrendfüzete.

³²⁵ > *KLM* 1939. évi menetrendfüzete.

A *KLM* Budapestet is érintő 102 batáviai járatán, 1937. folyamán 1.602 utast írtak össze, akik jelentős részét a kétszer számítható árutazók tették ki. A magyar fővárosba érkező, vagy onnan indulók száma 100–150 fő körül lehetett.

A legforgalmasabb útvonal továbbra is a Budapest–Bécs szakasz volt. Ezen 1938-ban, valamennyi légitársaság által, az év elejei menetrend szerint összesen heti 12 járatot üzemeltettek, tavasszal már 27-et, míg a nyári menetrendi csúcsidőszakban pedig 33–36-ot. A Budapest–Belgrád útvonalon hetente összesen 6–9 téli, illetve 12 nyári járat szállított utasokat. A budapesti nemzetközi repülőtér 1938. évi 28.259 fős összes utasforgalom 39,8 %-át a német állampolgárok adták (ide sorolták ekkor már a korábbi osztrák állampolgárokat is), míg a magyarok 11,5 %-ot, a britek 9,0 %-ot tettek ki.³²⁶

Egy évvel a légi mentésügyi értekezletet követően, 1938. júliusának legelején, a magyar fővárosban került megrendezésre a légiforgalmi vállalatok szervezetének, a *IA-TA*-nak 1938. évi nemzetközi kongresszusa is. Ennek keretében, az új budapesti repülőtérén tartottak látványos légi bemutatót, többek között a kor legnagyobb utasszállító repülőgépeit is felvonultava.³²⁷ Ugyanebben az időszakban rendezték meg a számos külföldi résztvevőt vonzó „V. Magyar Pilótapiknik”-et is, amelynek nem magyar résztvevői Ausztria felől Siófok-Balatonkilitire érkeztek, majd körrepülés után Budapestről távoztak hazájukba. Ezen esemény a következő év azonos időszakában is megrendezésre került. A Budaörs határában fekvő Budapesti Közforgalmú Repülőtér adott otthont az I. (Szent) István király halálának millenniumára rendezett nemzetközi repülőtalálkozóknak is. Az 1938. augusztus 7-én kezdődő, egyhetes rendezvényen több mint negyven külföldi repülőgép és 89 főnyi személyzetük vett részt Európa számos országából.³²⁸ Mindezek igen jó hírverést biztosítottak a még csak egy éves, új budapesti repülőtérnek és szolgáltatásairól, annak ellenére, hogy – mint említésre került – a téli hónapokra üzemem kívül kellett helyezni a légi kikötőt.

A *MALERT* egyik legsúlyosabb légi balesetére 1938. augusztus 10-én került sor, amikor a HA-FNC lajstromjelű *Fokker F.VIII* kétmotoros repülőgépe műszaki hiba miatt lezuhant Hajdúszoboszló határában, s a fedélzeten utazó mind a 12 fő életét veszítette. (Ezt követően a magyar légitársaság az érintett repülőgéptípust már nem üzemeltette tovább.)³²⁹

Magyarország és Csehszlovákia között – részben a szlovákiai magyarság helyzete miatt – 1938. szeptemberére feszültté vált a viszony, ehhez kapcsolódóan is a magyar állam területi felülvizsgálatot is sürgetett. Mindezekből eredően a *Magyar Királyi Légügyi Hivatal* 1938. szeptember 25-vel a polgári légijárművek közlekedése előtt ideiglenesen tilos övezetnek rendelte el a budapesti Lánchíd pesti hídfőjétől mért 20 km-es sugarú kör feletti légtérrel, a Budapesti Közforgalmi Repülőtér 5 km-es környékének és nyugati légi folyósója kivételével. Továbbá az említett fővárosi földrajzi hely 100 km-es körzetében a légijárművek olyan magasságban voltak kötelesek haladni, hogy ismerhető- és lajstromjelük azonosítható legyen. (III./B sz. térkép) A tiltott légtérben közle-

Az 1938. évben az Amszterdam–...–Budapest–...–Batávia–Bandung és ellenkező irányú, összesen 157 járatral 193 utas lépte át a magyar államhatárt a Budaörs melletti repülőtérén, továbbá 1.111 személy áttutazott (e kimutatásban már egyszerezsen számítottak az áttutazó utasok).

› *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1938.*: 357. p. ; *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1939.*: 408–409. p.

³²⁶ › PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország légiforgalma az 1938. évben.

³²⁷ › *MTI*: A légiforgalmi vállalatok nemzetközi szövetségének...

E légi bemutató során a *Junkers Ju 90*-es, 40 utas befogadására is képes, négymotoros, „Preussen” nevű repülőgép, valamint a *Focke-Wulf FW 200*-as „Westfalen” német négymotoros légijármű is leszállt a budapesti repülőtérén, amelyeknek ez volt ott az első hivatalos bemutatkozása.

³²⁸ › *MTI*: Nyolcvankilenc külföldi repülő érkezik...

A Szent István-émlékév kapcsán, 1938. augusztus 7-e délután a Budapestre repült 89 külföldi közül a legtöbbben német vagy olasz állampolgárok voltak, azonban részt még vettek belgák, britek, csehszlovákok, franciák, hollandok, lengyelek, svájciak és svédok is.

³²⁹ › WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

kedő repülőgépeket meghatározott jelzésekkel figyelmeztették az azonnali leszállásra, az ennek eleget nem tevőkkel szemben löfegyvert kellett használni. A szigorú korlátozás oka az volt, hogy a Csehszlovákia felől esetlegesen berepülő korabeli bombázó repülőgépek akár 10–12 perc alatt az Országház fölé érhettek. A feszültség végül Magyarország dél-felvidéki területgyarapodásával zárult le. A Budapest feletti repülési tilalmat, és az 1937-es államhatárokon belül ideiglenesen elrendelt tilalmi légtereket, az alacsonyan repülés kötelezettségét és a légi útvonalak korlátozásait november 25-én feloldották.³³⁰ Dél-Felvidék átadás-átvétele 1938. november 5-e és 10-e között került végrehajtásra, egyúttal ott ideiglenes magyar katonai igazgatás került bevezetésre. Ezzel egyidejűleg az érintett terület feletti légtér a polgári járművek előtt lezárásra került. A visszatért területeken a polgári közigazgatás közlegő visszaállításához kapcsolódóan, a *Légügyi Hivatal* november 30-án rendeletet adott ki, amely a dél-felvidék felett érvényes teljes tiltást oly módon enyhítette, hogy a forgalmi vállalatok repülőgépei, a már jóváhagyott menetrend alapján átrepülhettek ott, amennyiben útvonaluk arra vezetett. Továbbá a hivatal eseti engedélye alapján az érintett légtérben immár más légijárművek is közlekedhettek.³³¹ Azonban, még az év végén ismét szigorú korlátozások kerültek bevezetésre. A magyar sportrepülőgépek helyközi közlekedéseit megtiltották, a helyi repüléseket engedélyhez köthették. Kétoldalú egyezmény, vagy egyéb engedély alapján Magyarország felett repülni jogosult külföldiek közlekedését csak a Budapesti Közforgalmi Repülőtér rádióállomása útján megadott „startengedélyét” követően tették lehetővé. A menetrendi forgalmat újabb tilalmakkal – a meghatározott légi útvonalak és tilos légterek szigorú betartásának kötelme mellett – nem korlátozták. Továbbra is számos alkalmi tilos légtér került kijelölésre a korábbiak mellett, s ekkortól az aradi határkaput jelentős ideig csak (köz)forgalmi repülőgépek használhatták. (Németország Csehszlovákia irányában 1938. szeptemberére feszültséget gerjesztő területi igényei [ún. Szudétavidék] és a szeptember végi megegyezés, majd a német bevonulás szintén a németországi légtér polgári korlátozását eredményezte. A magán légi forgalom korlátozásait 1938. decemberében feloldották, azonban a Bécs-Aspern repülőtere még egy ideig csak a menetrend szerinti és állami légijárműveket fogadta és indította.)³³² A magyarországi korlátozások idővel tovább enyhültek, megszűntek és 1939. február végére Csehszlovákia felé kijelölésre kerültek az új határkapuk és légi útvonalak is.

A budapesti („budaörsi”) repülőtér menetrend szerinti **nemzetközi forgalma 1938–1939. telén**, naponta, a vasárnapok kivételével, 08:30 és 16:35 között zajlott és összesen 14 induló vagy érkező járat volt, ami az előző téli időszakhoz képest kétszeres növekedést jelentett! Vasárnap le- és felszállás menetrend szerint nem történt ebben az időszakban. Ezeken felül 1938. őszétől a *Deutsche Lufthansa* kabuli járata minden pénteken kora délután érintette a magyar fővárost, *Focke-Wulf Fw 200 (Condor)* típusú re-

³³⁰ A polgári légijárművek közlekedése előtt ideiglenesen tilos övezetnek szeptember 25-én elrendelt légtér magába foglalta Budapest egész területét, és azon kívül eső számos hadászati jelentőségű térséget, elsősorban elővárosi iparnegyedeket. A tilalom alól kivételt egyedül a Budapesti Közforgalmi Repülőtér 5 km sugarú körzete és motor nélküli repülőgépek részére a hármashatár-hegyi repülőtér jelentette. A budapesti légikikötőt ekkortól kizárólag nyugat felől lehetett megközelíteni és csak nyugat felé lehetett elhagyni; rossz időjárási viszonyok kivételét jelentettek, de akkor is csak rádióon kapott utasítás szerint eljárva lehetett a szabályozásban rögzítettektől eltérni.

Nyugat és délnyugat irányából érkező repülőgépeknek a Bécs–Budapest vasútvonal mentén kellett a repülőteret megközelíteni. Az egyéb irányból érkezők Budapestet délről – (Pécel–Üllő)–Alsónémedi–Tököl–Tárnok ív mentén – elkerülve, a Budaörsről 9 km-re nyugatra fekvő Bia vasútmegállóiig voltak kötelesek repülni, és onnét az említett vasútvonalra ráfordulva haladni a légikikötő felé. A felszálló repülőgépek kizárólag nyugat felé hagyhatták el a budapesti repülőtér légtérét és az előzőekben leírt útvonalat ellenkező irányban kellett megtenniük.

> 479.064/1938. LúH. r. ; 505.204/1938. LúH. r.

³³¹ > *MTI* közlemény 1938.11.30.

³³² > (1938) 4. sz. légiforgalmi rendelet.

pülőgépeivel. Azonban ez (néhány kivételtől eltekintve) csak az Európa felé tartó irány esetében történt meg, Kabul–Herat–Teherán–Bagdad–Damaszkusz–Rodosz–Athén–Belgrád–Budapest–Berlin útvonalon. (Ázsia felé Budapest helyett általában Bécsben szállt le, és Athénig megszakítás nélkül repült, valamint nem érintette Damaszkuszt sem; az említett, négymotoros repülőgép már 335 km/órás sebességgel 26 utast is szállítani tudott.)³³³ A *Deutsche Lufthansa Fw 200 (Condor)* repülőgépe a Budapestet is érintő, csak Európán belüli járatán is menetrend szerint közlekedett 1939. tavaszán.³³⁴

A magyar légtérben, leszállás nélkül átrepült utak mennyisége továbbra is néhány száz körül volt, míg az ilyen menetrend szerinti járatok száma – részben a repülőgépek, részben pedig a járatszerkezetek alakulása folytán – a korábbi évekhez képest bár megnövekedett, de állandó esetszámon maradt. Így 1936-ban összesen 12 ilyen repülést rögzítettek (Ausztriából Jugoszlávia irányába 5, ellenkezőleg 7 alkalommal), 1938-ban 11 (6 Ausztria/Németország és 5 Jugoszlávia irányába), majd 1939. folyamán 12 átrepülés történt (8 Jugoszlávia felől, 4 Németországból érkezett).³³⁵

A magyar kormány – kedvező külpolitikai fordulatok mellett – Csehszlovákia megszűnése és Szlovákia függetlenségének kikiáltása másnapján, 1939. március 15-én megkezdte katonai műveleteit **Kárpátalja megszállása** érdekében. Ezzel egy időben a magyar légtérben történő közlekedést ismét korlátozták. Budapest környékén ismét életbe léptették a 20 km sugarú körön belüli repülési tilalmat, a főváros légi kikötője az előző ősszel előírt módon volt megközelíthető. Ez mellett több – a Debrecen–Szolnok–Pápa vonaltól északra elterülő – magyar város, ipari és / vagy közlekedési központ körzetében szintén átmeneti repülési tilalom került bevezetésre. Az időjárás kényszerítő körülményeit kivéve, az egész ország felett alacsonyan repülési kötelezettség lett meghatározva.³³⁶ Általános háború nem bontakozott ki, s hadi állapot sem jött létre Magyarország és Szlovákia között. Még a menetrend szerinti polgári légi forgalmat sem tiltották meg a felek a másik polgári légijárművei részére. Azonban mindkét fél részéről számottevő harci cselekmény bocsátkozott a kárpátaljai térségben. A szlovák légierő március 24-én bombázta Ungvárt, és a magyar kézre került Nagyberezna és Szobránc településeket. Utóbbi település felett kisebb légi harc is kibontakozott magyar és szlovák repülőgépek között. Válaszul magyar bombázórepülők késő délután támadták a Poprádtól kissé keletre lévő iglói szlovák katonai repülőteret, ahonnan felszállva a kelet-szlovákiai hadmozdulatok légi támogatását végezték, és az ottani légijárműveket. E támadást úgy időzítette a magyar hadvezetés, hogy a *MALERT* Var-

³³³ > *Deutsche Lufthansa* 1938. téli menetrendfüzete. ; *MALERT* 1938. téli menetrendfüzete.

A *Deutsche Lufthansa* Irakig kiépített járata 1938. nyarán még Berlin–Belgrád–Athén–Rodosz–Damaszkusz–Bagdad útvonalon repült, azonban a bécsi, illetve budapesti leszállás kedvezőbb lehetőséget biztosított. Így az év ősz elejétől ennek megfelelően változtatták meg a menetrendet. A Budapestet érintő útvonal mindig az Irakból Németországba tartó volt.

Az 1938. év folyamán a német légiközlekedési vállalat Budapesten keresztül 5 járatot Bagdad viszonylatában repült, majd a járatbővítést követően 34-et Kabul–...–Budapest–Berlin útvonalon. Az afganisztáni járatokkal 10 utas lépett be és ki a Budapesti Közforgalmi Repülőtéren, s további 123 utas átutazott. A II. világháború kitöréséig, 1939. augusztus végéig 34 Kabul–...–Budapest–Berlin járatot teljesített a *Deutsche Lufthansa*, amelyen a határátlépők között 6 fő érkezett Ázsia irányából és 1 utazott el Berlinbe, további 135 utas átutazó volt a fedélzeten. (Utóbbi évben az áruszállítás 1,65 tonnát tett ki átutazóban, míg mindössze 42 kilogrammot budapesti érkezéssel és indulással.)

> *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1939.*: 408–410. p. ; *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1940.*: 510–512. p.

³³⁴ > *MTI*: A fővárosba érkezett a jugoszláv légiforgalmi bizottság.

³³⁵ > PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország légiforgalma az 1938. évben. ; PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország polgári légiforgalma az 1939. évben.

³³⁶ > On the Air Routes.

A polgári légiközlekedés 20 km sugarú körben tilos volt Esztergom, Miskolc-Diósgyőr, Pápa és Szolnok belvárosától számítva, 10 km-es távolságon belül pedig Bánhida, Debrecen, Komárom, Martonvásár, Ózd, Nyíregyháza, Tiszafüred és Tokaj központjától mérve.

só–Budapest útvonalat teljesítő Ju 52/3m típusú repülőgépe a térségben átrepülve, biztonságosan magyar légterbe érkezhesen, esetlegesen még kihasználva az iglói repülőtér rádióirányítását. Bár az összecsapások, katonai műveletek már március 28-án befejeződtek, a polgári légi közlekedés egyes magyarországi tilalmait majd csak 1939. júliusában enyhítették. A sportcélú repülőgépek Magyarország felett történő (belföldi) repülésének korlátozását pedig 1939. november 3-án (az újabb európai háború harmadik hónapjára) oldották fel teljesen.³³⁷ A kárpátaljai légiközlekedési tilalmi területet a későbbiek folyamán újra bevezették.

Magyarország 1938. novemberében, majd 1939. márciusában bekövetkező északi, északkeleti területgyarapodásai miatt, 1939-ben a feljogosított honvédelmi miniszter újból kijelölte a nemzetközi légi forgalomban használható légi határkapukat és útvonalakat. Ekkortól Magyarország északi részén – a komáromi és hidasnémeti megszüntetésével egy időben – a polgári légi közlekedés a Szenc, Érsekújvár és Losonc térségében kijelölt határszakaszokat vehette igénybe a külföldi forgalom során. Az aradi határkaput nyártól ismét csak (köz)forgalmi repülőgépek használhatták; ezáltal Románia viszonylatában csak a kereskedelmi célú légiközlekedés számára volt biztosítva közvetlen légi kapcsolat.³³⁸ (III./D sz. melléklet)

A déli magyar államhatár környéki légter felügyeletét segítette az 1930-as évek végén a jugoszláv hatóságok által a magyar határ mentén meghatározott, 10–30 km széles légiközlekedési tilalmi övezet, amely csak a szabadkai és kaproncai (Koprivnica) légi határkapuknál biztosított átjárást Magyarország légterébe. (Ilyen jugoszláv övezet volt az olasz és német határ mentén is.) Ugyanilyen területet jelölt ki a román légügyi hatóság a Szamostól kezdődően, onnan déli irányban megállapítva azt, amely azonban meghaladta a félszáz kilométer mélységet is.³³⁹ Ezek természetesen, a magyar légterfigyelés szempontjából csak a polgári repülőgépek részéről elkövetett határsértéseket csökkentette. A határ jugoszláviai, illetve romániai oldalán lévő tilalmi légter a katonai és más állami légijárművek berepülésének eshetőségét nem mérsékelte.

A forgalmi (kereskedelmi) légi közlekedés légügyi hatósági feladatait és jogköreit 1939. március 24-étől a *Magyar Királyi Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium Légiforgalmi Osztálya* vette át. A polgári „nem forgalmi” – közte a sport és a légi turisztikai –, illetve a katonai repülés esetében továbbra is a *Légügyi Hivatal* maradt illetékes, amelyet a *Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium* alá rendeltek.³⁴⁰

Az ausztriai, majd a csehszlovákiai események miatt – mivel ezek fővárosai jelentősen vesztek politikai és gazdasági szerepükből – az *Air France* légiközlekedési vállalat Magyarországot is érintő útvonala 1939. tavaszára megváltozott. Míg 1938. nyarán még heti hat alkalommal Párizs–Strasbourg–Prága–Bécs–Budapest–Bukarest járatot, majd 1938. őszétől Párizs–Strasbourg–Prága–Bécs–Budapest–Belgrád–Bukarest teljesített – amelyet az előző évhez hasonlóan, a téli üzemidőszakban heti három járatra mérsékel –, addig 1939. tavaszától ez Párizs–Strasbourg–München–Budapest–

³³⁷ > 167.885/1939. LÜH. r. ; (1939) 2. sz. légiforgalmi rendelet. ; JANEK

³³⁸ > 63.171/1939. HM. r.

³³⁹ > *Flieger-Navigationskarte*. ; Magyar-jugoszláv légi határkapuk.

A határok légi közlekedési tilalmi területekkel és a közte szabaddá tett határkapukkal történő védelme jellemző volt például Németország és Franciaország közötti határszakaszok esetében, mindkét fél részéről. Egyoldalúan pedig például Olaszország részéről a szárazföldi határai mentén, valamint Svájc északi határvidékénél, vagy Luxemburg tágabb vidékén Németországban, illetve Franciaországban kijelölve tilos légtereket.

³⁴⁰ > 2.790/1939. ME. r.

„Nem forgalmi” repülés alatt a rendelet alapján értendő volt minden olyan repülés, amelynek célja nem személyek és kereskedelmi áruk szállítása volt. Így – az említetteken kívül – többek között az úgynevezett látványos repülések, légijármű útján történő hirdetések, stb. is.

Bukarest útvonalra módosult.³⁴¹ Ebből eredően, a *MALERT* 1939. márciusában szintén megszüntette prágai járatát.

A **légiközlekedés európai csúcspontja** az 1939. évi nyár volt, amelyet majd a szeptember 1-jével kirobbant II. világháború igne rövid időn belül teljesen megváltoztatott. Azonban ekkor még a Föld sok országa, vidéke, már elérhetővé volt repülőgéppel, köztük számos távolsági légi járat is üzemelt ekkor. A nagy légitársaságok ázsiai és afrikai, menetrend szerinti utasszállító járatai mellett a kisebb vállalatok is egyre messzebbre üzemeltek. Európát behálózták a járatok, amelyek az elmúlt tíz évben nemcsak útvonal-hálózatukban bővültek, hanem rendszerességükben is. A lengyel *LOT* már 1938. márciusától üzemeltette a Varsó–Lwów (Lemberg)–Cernăuți (Csernovic)–Bukarest–Szófia–Thesszaloniki–Athén–Rodosz–Lód (Lydda) járatot, bukaresti éjszakai járással, *Lockheed L-14* vagy *Douglas DC-2* típusú repülőgéppel. (Bukarestig a hét hat napján, az éjjeli pihenő után, onnan tovább heti háromszor repültek.) E járatot a következő tavasztól csak a görög fővárosig teljesítette, azonban mellette heti két alkalommal már Varsó–Athén–Lód–Bejrút útvonalat is üzemeltetett.³⁴² London és Párizs között munkanapokon és irányonként napi nyolc (azaz heti több, mint 50) légi járat közlekedett.³⁴³

Az *Ala Littoria* magyarországi útvonalát felváltva, a szintén olasz *Avio Linee Italiane* 1939. tavaszától heti három alkalommal repült Milánó–Velence–Bécs–Budapest útvonalon. A *MALERT* – többi útvonala mellett – 1939. április 17-től, heti hat alkalommal teljesítette az új Budapest–Velence–Róma járatát. Ezt, az előbbi milánói, valamint a varsói járatot összevonva és átalakítva, 1939. június 12-től már a magyar vállalat a *LOT*-tal és az *Avio Linee Italiane*-vel együttműködve üzemeltette, immár Róma–Velence–Budapest–Varsó–Gdynia útvonalon, azonos rendszerességgel. A Varsó–Gdynia szakasz ugyan külön járatszámon üzemelt, azonban azt a budapesti repülőgép továbbrepülve teljesítette, így az utasok – a szükséges határforgalom-ellenőrzésen átesve – átszállás nélkül igénybe vehették az említett viszonylatot is. Két nap elteltével, június 14-én nyitotta meg a lengyel *LOT* légitársaság – az addigi Budapest–Krakkó–Varsó napi járatának kibővítésével létrehozott – Budapest–Krakkó–Varsó–Vilnius–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki útvonalát. (Ebből a Krakkó–Varsó–Vilnius szakasz lengyelországi belföldi vonal volt.) Ez a járat első alkalommal biztosított átszállás nélküli, menetrend szerinti légi kapcsolatot Magyarország és a három baltikum, valamint a finn fővárossal, amelyet ráadásul egyazon napon teljes hosszban teljesítettek. A Varsó–Budapest, és Olaszország viszonylatában közlekedő, útvonalhoz egy Budapest–Belgrád járat közvetlen átszállási lehetőséggel csatlakozott.³⁴⁴

Továbbra is a Budapest és Bécs közötti útvonal volt a legforgalmasabb, amely csúcspontját 1939. júniusában, heti 37 járatral érte el irányonként, de az azt követő két hónapban is 28 alkalommal repültek ugyanitt. Ezen útvonalat sűrűségük szerint a belgrádi (nyáron heti 13–19 alkalom) és varsói (6–12 alkalom) járatok követték. (A II. világháború első napjáig üzemeltetett Amszterdam–...–Batávia *KLM* járatok közül, a

³⁴¹ > *Deutsche Lufthansa* 1937. téli menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1938. nyári menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1938. téli menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1939. nyári menetrendfüzete.

³⁴² > *LOT* 1938. nyári menetrendfüzete. ; *LOT* 1939. nyári menetrendfüzete.

A legjelentősebb brit palesztinai polgári repülőtérenk otthonát adó Lód városka (számos európai országban használt, görög eredetű nevén Lydda) Tel Avívtól délkeletre fekszik.

³⁴³ > PENROSE: 115. p.

³⁴⁴ > *Avio Linee Italiane* 1939. nyári menetrendfüzete. ; *LOT* 1939. nyári menetrendfüzete. ; *MTI*: A Budapestten is áthaladó gdynia-római... ; *MTI*: Mozgalmas napja volt szerdán a déli...

A Budapest–...–Helsinki útvonalon a repülőgépek a tervek szeptember 1-jétől Vilnius-t már nem érintették volna, azonban a német->lengyel háború aznapi kitörése az egész vonal azonnali megszűnését eredményezte.

nyári menetrendi időszakban 59 esetben érintették a magyar fővárost, amely utak alkalmával már ezernél is több utast szállítottak.)³⁴⁵ Az év utolsó járatnyitásaként – az immár sikeres jugoszláv-magyar tárgyalás légügyi egyezménybe foglalt eredményeként – a *MALERT* 1939. augusztus 7-én megkezdte a Budapest–Belgrád járatának teljesítését, amelyet idényjellegűen a nyári forgalmi idényben üzemeltetett.³⁴⁶ A Budapesten (is) érezhető jelentős forgalomnövekedés és járatgyarapodás két forgalmi körülményt erősített fel. Egyrészt a járatok már csak 60 %-ban érkeztek, illetve indulhattak pontosan. Másrészt a késések kétharmadát már az érkező csatlakozó járatok bevéárása okozta.³⁴⁷ Többek között a **budapesti repülőtérén történő átszállással** volt egyes napokon megközelíthető Bukarestből, illetve Belgrádból Róma, vagy Bécs felől Varsó, valamint mindezek fordítva is, továbbá a lengyel fővárosból Amszterdamba lehetett utazni. Ezen túlmenően, a budapesti repülőtér szállodájában történő éjszakázással számos más légi kapcsolat is kedvező lehetett az utazók részére, például Zürichből Varsó–...–Helsinki felé tartók esetében is. (Róma felől a finn fővárosba utazók Budapesten, az éjjeli pihenő előtt egy délutáni városnézést is közbeiktathattak a magyar fővárosban. Továbbá szintén kikapcsolódhattak budapesti nevezetességek felkeresésével azok, akik a holland légitársaság Amszterdam–...–Budapest járata segítségével, átszállással utaztak Athén, Thesszaloniki és Szófia viszonylatában, s így a magyar fővárosban kellett közel 20 órát eltölteniük, ott éjszakázással egybekötve.)³⁴⁸

A budapesti repülőtér érintő, vagy onnan induló alkalmi nemzetközi légi utazások között még mindig akadtak jelentős teljesítményt elérők is. Az egyik utolsó ilyenre került sor HORTHY István indiai repülőútja kapcsán. A miniszteri tanácsos – aki egyúttal a MÁVAG vezérigazgató-helyettese és a *Magyar Aero Szövetség* elnökének tisztségeit is betöltötte – 1939. július 18-án indult Budapestről *Arado A.R.-79* típusú kétüléses repülőgéppel. Bombay-be öt nap múlva, 22-én érkezett meg, számos leszállást és négy éjszakai pihenőt követően. Az üzleti tárgyalásait követően, július 31-én kora délután indult Magyarországra. Az augusztus 3-án hazaérkező sportrepülő tiszteletére a budapesti repülőtér nemzeti színű zászlódszbe öltöztették, ahol a minisztériumi tisztviselők alkotta fogadóbizottságot HORTHY Miklós kormányzó személyesen vezette; a délutáni leszállást és az ünnepélyes fogadást népes polgári tömeg is végignézte. A Budapest–...–Bombay repült út hossza 6.600 km, visszafelé pedig 6.370 km volt.³⁴⁹

A budapesti repülőtér szintén 1939. közepén érte el forgalmának csúcsát. Annak ellenére, hogy szeptembertől igen jelentősen átalakult Európa légiközlekedése, magyar főváros légikikötőjének éves utasforgalom-adatai még így is növekedést mutattak. Mindamellet, hogy a II. világháború miatt csak nyolc zavartalan hónap volt 1939-ben, abban az évben a 2.241 járatral 30.708 utast szállítottak az előző év 2.343 járat 28.259 fős eredményével szemben.³⁵⁰ A határon ki- vagy belépett utasok száma megközelítőleg az összes utasok számának harmada volt. Nyáron, a hétfőtől szombatig terjedő munkanapokon, a legelső járat 07:40-kor indult el, míg az utolsó 19:35-kor érkezett. A

³⁴⁵ > PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország polgári légiforgalma az 1939. évben.

³⁴⁶ > EPERJESI

³⁴⁷ > PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország polgári légiforgalma az 1939. évben.

³⁴⁸ > *KLM* 1939. évi menetrendfüzete. ; *LOT* 1939. nyári menetrendfüzete.

³⁴⁹ > Haza érkezett Horthy István, az Aero Szövetség elnöke bombay-i utjáról. ; Horthy István a sajtó képviselői előtt ismertette bombay-i utazását.

³⁵⁰ > PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország polgári légiforgalma az 1939. évben.

(A hivatkozott tanulmány az összes utas tekintetében még nem tett különbséget be-/kilépő, illetve árutazó személyek között. Az árutazók esetében minden utast két főnek számoltak, ugyanis egyszer egy fő, mint érkező repülőgép utasa, és még egyszer, mint az indulóé.)

két időpont között menetrend szerint összesen 28, érkező vagy induló járat volt (ide értve azokat is, amelyeknek csak egyik közbeeső megállója volt Budapest, de utasok ki- és beszállhattak rá).³⁵¹ Ezen túlmenően, a hét négy napján a *KLM* irányonként heti háromszori batáviai viszonylatú járata is érkezett, vagy indult. Az útlevelező rendőri szolgálatot 7 óra és 20 óra között folyamatosan biztosítani kellett. Különösen a 10 és 14 óra közötti időszak volt igen forgalmas, akkor 9 érkező és 11 induló járatot kellett ellenőrizni, azonban 11 és 12 óra között egyórás forgalommentes időszak is volt.³⁵² A nyári munkanapokon a határt átlépő utasok száma már akár 50–60 fő is volt. A menetrendi elemzés alapján ezen időszakban legkevesebb két–három útlevelező rendőrről volt szükség a kellő ellenőrzési gyorsaság elérése végett. A budapesti („budaörsi”) repülőtér gondos tervezésének köszönhetően az úti okmány ellenőrzését végrehajtó hatósági személyek egy helyen folytatták tevékenységüket, s a kör alakú csarnok ellentétes oldalán külön sorakoztak a kilépő, és külön a belépő utasok. Ebből eredően ténylegesen kihasználható volt az, hogy az egyik feladat végeztével megfordulva, az ellenkező irányba átlépni szándékozó utasok átléptetésében segíthettek egymásnak a rendőrök. Vasárnap mindössze 4–4 érkező és induló járat volt, azok is 10 és 16 óra között közlekedtek.³⁵³ Az átszálló utasforgalom – mivel a járatok jelentős része eleve csak egyik állomásként érintette Budapestet – bár nem volt jelentős, de létezett. (Például 1938-ban a lengyelországi járatoknak jó csatlakozása volt Bécs felé, s az *Ala Littoria* Velence–Bécs–Budapest járatához heti három alkalommal ajánlott csatlakozást Belgrád, illetve Bukarest felé, amely napokon saját járata az utóbbi városok irányába nem repült. A következő évben, 1939-ben az *Avio Linee Italiane* velencei járatára/ról jó csatlakozás kínálkozott Bukarest viszonylatában.)³⁵⁴ A nemzetközi járatok utasainak állampolgársága szerint, a németek részaránya ismét számottevően nőtt, már az összes forgalom 48,8 %-át tették ki. Őket a magyarok követték, de csak 11,1 %-kal, majd harmadik helyen a britek (9,5 %), majd a románok (4,4 %) következtek, természetesen ezen adatokba az átutazók és átszállók is benne értendőek. A légi úton szállított áruk összsúlya 1939-ben 154,5 tonnát tett ki, amelyek ellenőrzését, vámkezelését a vámhivatal munkatársai hajtották végre (a postai küldemények összsúlya ugyanekkor meghaladta a 46,4 tonnát).³⁵⁵

A légi utasok magyarországi repülőtéri ellenőrzése általában rendben zajlott. A budapesti repülőtéren az 1930-as évek utolsó harmadában már kettő vagy több vámtisztviselő, illetve azonos létszámban rendőr is szolgálatban volt egyidejűleg. A határforgalom-ellenőrző hatóságok állománya férfiakból tevődött össze, ebből kifolyólag a nő utasok ruházatának esetleges átvizsgálása érdekében egy „motozónó” is mindig a helyszínen tartózkodott.³⁵⁶ A határt légi úton átlépő személyek esetében súlyos jogsértést rendkívül ritkán tapasztaltak, a szabálytalanságok is általában a készpénz-kivétel engedélyeztetésének hiányából vagy az engedélyben rögzített érték túllépéséből eredt.³⁵⁷

³⁵¹ > *Deutsche Lufthansa* 1939. nyári menetrendfüzete.

³⁵² A kilépő utasforgalom tekintetében a legtöbb járat 13:05 és 13:55 között indult: összesen öt járat; belépő irányban 12:05 és 12:45 között volt csúcsidőszak, négy repülőgéppel.

³⁵³ > *Deutsche Lufthansa* 1939. nyári menetrendfüzete.

³⁵⁴ > *Ala Littoria* 1938. nyári menetrendfüzete. ; *Avio Linee Italiane* 1939. nyári menetrendfüzete.

³⁵⁵ > PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország polgári légiforgalma az 1939. évben.

A korszakban az egyik legértékesebb légi szállítmány még 1938. szeptemberében érkezett Budapestre. Akkor a *Magyar Nemzeti Bank* 294.768 brit font értékű, közel 2,36 tonnányi aranyat szállíttatott Londonból a magyar fővárosba, bérelt brit repülőgépekkel.

> *MTI* közlemény 1938.09.21. ; *MTI* közlemény 1938.09.24.

³⁵⁶ > SY.: 24000 pengős valutabűnügy.

³⁵⁷ Csak utólag derült fény arra a „valutakihágásra”, amelyet egy huzamosan Magyarországon (is) tartózkodó belga állampolgárságú vállalkozó követett el. Valamikor 1938. végén, 1939. elején repülőgéppel Budapestről Varsóba utazott,

Azonban a Budapesti Közforgalmi Repülőtér vámhivatalának munkatársai 1939. augusztusának második felében két komoly vagyontárgy-csempészési ügyet fedtek fel. Az első esetben nagy értékű bélyeggyűjteményt kívánt egy szlovák állampolgár külföldre, Londonba csempészni. A második alkalommal egy – a két magyarországi „zsidótörvény” hatására kivándorolni kívánó – magyar banktulajdonos özvegye az ékszereit kísérelte meg elrejtve, a szükséges engedély nélkül külföldre vinni.³⁵⁸ Úti okmány tekintetében elkövetett közokirat-hamisítás felfedezésére is volt példa a magyar főváros repülőterén, egy korai eset 1938. őszén történt meg, amelyet a szolgálatot teljesítő útlevélező rendőr fedett fel.³⁵⁹

A budapesti nemzetközi repülőtér forgalma a II. világháború éveiben, 1939. ősztől 1944-ig

Németország és Lengyelország között 1939. augusztus végére oly’ feszült helyzet alakult ki, hogy a német *Lufthansa* augusztus 28-án leállította a nemzetközi járatainak teljesítését, csak néhány nyugati útvonalon közlekedtek még repülőgépei menetrend

amely során engedély nélkül, be nem jelentve Lengyelországba magával vitt 1.900 pengőt és 800 pengő összértékű külföldi fizetőeszközt. (A későbbi nyomozás bizonyítékai alapján az előzetes letartóztatásba került személyt pénzbüntetésre ítélték.)

MA.: Pengőkijátlásért letartóztattak egy áltólagos belga faáruhároszt. ; MA.: Valutakijátlásért 1400 pengő pénzbüntetésre ítélték egy belga gyárost.

³⁵⁸ A két, időben közeli eset, amely a II. világháború kitörése előtti napokban történt, továbbá a nagyértékű tárgyak légi úton Magyarországról történő külföldre csempészések korai példái voltak, ezért azok részletesebb ismertetésére kerül sor az alábbiakban. Abban az időben nagyobb összegű készpénz, vagy meghatározott érték felett ékszerek, értéktárgyak külföldre viteléhez előzetes engedélyt kellett kérnie az utazónak.

Egy szlovákiai orvos 1939. augusztus 15-én (más értesülés szerint augusztus 23-án), aki a Budapest–...–London járatra kívánt utazni, a magyar főváros repülőterén, a kiléptető vámenőrzés során a vámhivatal munkatársának azt nyilatkozta, hogy 5.000 pengő értékű levélbélyeget (forgalomban lévőket és forgalomból már kivontakat) kíván külföldre vinni, amelynek engedélyezéséről szóló, a *Magyar Nemzeti Bank* által kiadott iratot át is adta. Azonban a tételes vámvizsgálat során a poggyászában elrejtve további, 5.600 pengő összértékű postatiszta levélbélyegek. A 2.140 sorozatot alkotó 11.470 darab kerültek elő bélyeg a repülőtéri vámhivatal által a helyszínen lefoglalásra került. (A bírósági eljárásban, a fellebbezést követően a törvényszék az elrejtett, 5.600 pengő értékű bélyeget elkobozta, míg az engedéllyel rendelkező részt visszaadta az ügyvédje útján szabadlábban védekező, ismeretlen helyen tartózkodó orvosnak.)

G.: Ötezerhatszáz pengő értékű bélyegsorozat elkobozása. ; SY.: 10.600 pengő értékű bélyeget kobzott el a valutabírórság.

Az 1939. augusztus 25-én a budapesti repülőtér vámhivatalának közegei nyilatkoztattak egy kiutazni kívánó bankigazgató 61 éves özvegyét, hogy rendelkezik-e olyan, kiviteli korlátozás alá eső tárggyal, amelynek külföldre vitelére engedéllyel nem bír. Ekkor az utas azt közölte, hogy csak a rajta lévő ékszereket, valamint az átadott kiviteli engedéllyel feltüntetett összegű készpénzt viszi magával, illetve a társaságában, a vejével utazó lánya a nyakában lévő gyöngysort kívánja külföldre vinni. Az idős hölgy és lánya gyöngysorai már ekkor lefoglalásra kerültek, s az ezután elvégzett poggyász-átvizsgálás során az özvegnél további, 11 darab, összesen 24.440 pengő értékű ékszer – gyémánt, illetve ónix kövekkel kirakott és anélküli nemesfém ékszerek, továbbá egy 350 gramm súlyú arannyal fonott retikül – került elő a bőröndjéből. A ruházat átvizsgálása során az izraelita vallású özvegy fűzőjéből egy nevére szóló, Ausztráliába szóló bevándorlási engedély került elő. Az idősödő hölgy előállításra, a vagyontárgyak lefoglalásra kerültek az eljárás megindítása céljából; a lányát – a nyakában lévő gyöngysor visszatartása mellett – engedték külföldre utazni.

G.: Elkoboztak egy értékes gyöngysort. ; SY.: 24000 pengős valutabűnügy. ; SY.: Az uzorabírórság előzetes letartóztatásba helyezte özvegy dr. Munk Péternét.

³⁵⁹ Egy, Bécsből Budapestre 1938. őszén érkező járatról belépésre jelentkezett egy magyar állampolgárságú férfi és felesége. A beléptető ellenőrzés során átadtak egy – a férj és a feleség, mint úti társ adataira kiállított közös – magyar útlevelet, amelyet a bécsi magyar királyi követség állított ki, majd lejártá után azt a budapesti rendőr-főkapitányság meghosszabbította. Az útlevel-vizsgálat során felmerült, majd a nyomozás során beigazolódott a gyanú, hogy a meghosszabbítás bejegyzés és a hitelesítő körbélyegző lenyomat elhelyezése jogtalan, a hitelesítő aláírás utánzott. Azaz az átadott útlevel meghamisításra került. A magyar állampolgárságú utasokat előállították és a szükséges eljárást megkezdtek. (Az elkövetők abban a hiszemben voltak, hogy a meghosszabbítás valódi, mivel – abból eredően, hogy a bécsi főkonzulátus az eljárást kellő okmányok hiányában nem hajtotta végre – egy ismerősüket megbízták, hogy bécsi tartózkodásuk ideje alatt úti okmányuk ügyében járjon el a budapesti útlevélezőnél. A hamisítást a főkapitányság útlevelosztályának hivatalnokai [kisegítő díjnoka] hajtotta végre, a [jog]szabályok megsértésével, a hivatali lehetőségével visszaélve. Az útlevelet felhasználó házaspárt a bíróság végül felmentette, míg az útlevelosztály addigra elbocsátott két beosztottját börtönbüntetésre ítélték.)

G.G.: Útlevelhamisítás. ; MA.: Ítélet az utlevélhamisítási bűnügyben. ; MA.: Kuriai ítélet egy utlevélhamisítási bűnügyben.

szerint. Az illetékes francia hivatal 1939. augusztus 30-ával elrendelte a Franciaországnak német, svájci és olasz határszakaszai felett történő átrepülés tilalmát, így az arra közlekedő viszonylatokat ezzel felfüggesztették. A holland *KLM* augusztus 30-án még zavartalanul teljesítette a berlini, a londoni és a batáviai járatait is; utóbbit továbbra is Lipcse és Budapest érintésével.³⁶⁰

Németország 1939. szeptember 1-jén hadüzenet nélkül megindította Lengyelország megszállására irányuló hadműveletét. Hamarosan a Szovjetunió is támadást indított a lengyel állam ellen. A német támadás harcok miatt – szövetségesüknek tett ígéret betartására – az Egyesült Királyság és Franciaország már szeptember 3-án hadat üzent a Német Birodalomnak. Azonban számottevő harcérinkezésre szárazföldön majd egészen 1940. májusáig nem került sor. Addigra azonban már Dánia, és részben Norvégia is német megszállás alá került.

{ Nemzetközi kitekintés. } A II. világháború első hónapjában a harcok még csak Lengyelország területén és a felett folytak, azonban ez a legtöbb ország polgári légi közlekedésére is hatással volt. A lengyel *LOT* légitársaság szeptember 1-jével értelemszerűen megszüntette valamennyi járatát, így a budapesti és a magyar fővároson keresztül üzemeltetett útvonalait sem repülte ekkortól. A támadás első napjától érvényben lévő németországi teljes légtérzár természetesen közvetlen hatással volt valamennyi, német repülőteret érintő, vagy az állam légtere felett leszállás nélkül átrepülő polgári járatra is.³⁶¹ Még szeptember 1-jén, késő este elrendelték Anglia keleti megyéi feletti a polgári légi közlekedés tilalmát; 24 órán belül kiürítették London-Croydon repülőterét, s az *Imperial Airways* Bristolba tette át repülési központját.³⁶²

Szeptember első napján – bár Magyarország még több mint másfél évig semleges maradt – a Budapest Közforgalmú Repülőtér legtöbb járatát, azaz valamennyi lengyel- és németországit (így, többek között a legforgalmasabb budapest–bécsi útvonalat is) törölték, s felfüggesztésre került a zürichi, a párizsi és a londoni mellett az Amszterdam–...–Batávia és a Kabul–...–Berlin menet is. A II. világháború első heteiben mindössze Budapest–Arad–Bukarest, Budapest–Belgrád, majd szeptember 15-től Budapest–Velence–Róma útvonalon jártak a repülőgépek (irányonként előbbi esetében heti három, utóbbiakéban heti hat alkalommal). Ez természetesen az utasforgalom számottevő csökkenését eredményezte a magyar főváros repülőterén: az augusztusi heti 205 járat helyett szeptemberben már csak 30 közlekedett.³⁶³

Szeptember első hete során, a számos európai ország légterében bevezetett repülési korlátozások rendkívül lecsökkentették a nemzetközi légi forgalmat, s általában még a belföldi útvonalak sem üzemeltek. A legtöbb államban idővel, részlegesen vagy teljesen feloldott korlátozások következtében lassan úraindultak a polgári légi járatok, amelyek útvonalaira jelentős hatással voltak az országok új viszonyai. Azonban a *KLM* holland kelet-indiái járata az ezt követő hónapokban csak az olaszországi Nápolyig közlekedett, Budapestet a jövőben többé már nem érintette.³⁶⁴

³⁶⁰ > *MTI* közlemény 1939.08.28. ; *MTI* közlemény 1939.08.29. ; *MTI* közlemény 1939.08.30. ; *MTI* közlemény 1939.08.31.

³⁶¹ > *MTI* közlemény 1939.09.01.

³⁶² > PENROSE: 118. p.

³⁶³ > *MTI* közlemény 1939.09.14. ; PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország polgári légiforgalma az 1939. évben.

³⁶⁴ Számos ország felett szeptember első napjaiban felfüggesztették a légi forgalmat, így a francia és belga légterben sem közlekedhettek polgári repülőgépek. A kibontakozó háborúban (még) semleges országok között és felett hamarosan megindulhatott a légi közlekedés. Belgiumi repülési korlátozásokat már szeptember 5-én részlegesen, több feltétel egyidejű betartása mellett feloldották. Svédország és Hollandia felett mindvégig közlekedhettek légijárművek, így azok a járatok továbbra is üzemelhettek, ahol tilalom nem korlátozta közlekedésüket. Azonban az Amszterdam–London útvonalat a *KLM* szeptember 10-től átmenetileg felfüggesztette. Az olaszországi *Ala Littoria* légitársaság szeptember közepén újraindította legtöbb, elsősorban balkáni, közel-keleti és afrikai járatát. A német *Lufthansa* szeptember 21-én

A lengyelországi harcok szeptember végi (október legelejei) megszűnésével a budapesti légikikötőt érintő, korábban megszüntetett járatok közül október 4-től a Berlin–Bécs–Budapest útvonal-szakasz megnyitásával ismét teljes vonalon üzemelt a Berlin–Bécs–Budapest–Belgrád–Szófia–Thesszaloniki–Athén járat. Ez utóbbi mellett, heteken belül megnyitották, majd átmenetileg üzemelt a Berlin–Bécs–Budapest–Belgrád–Szófia–Isztambul útvonal is; immár mindkettőt heti három–három alkalommal teljesítve. Ez utóbbi vonalakat a *Lufthansa* flottájának *Junkers Ju 52*-es vagy a legnagyobb, akár 40 utas szállítására is alkalmas *Junkers Ju 90*-es repülőgépei repülték.³⁶⁵ Az előzőek mellett, október 18-tól irányonként heti háromszor ismét közlekedett a Berlin–Bécs–Budapest–Arad–Bukarest, valamint ugyanennyi alkalommal a Berlin–Bécs–Budapest–Bukarest járat is. Ezt három légitársaság meghatározott rend, megosztás szerint repülte: a *Lufthansa* üzemnapjain *Ju 52*-es vagy *Focke-Wulf FW 200 (Condor)* típusú repülőgépei közlekedtek, a román *LARES*-én *Douglas DC-3*-as vagy *Lockheed Super 14 Electra*, illetve a *MALERT*-én *Ju 52*-es légijárművek szállították az utasokat. (A német főváros nemzetközi polgári légi járatai az ezt követő időszakban a rangsdorfi sportrepülőtérrel indultak és oda is érkeztek.)³⁶⁶ A háború további időszakában már nem indították újra a korábban meglévő londoni, hollandiai, lengyel-, finn- és franciaországi útvonalakat, leszállásokat, ugyanígy Dél-Ázsia felé és a semleges Svájcba sem közlekedett többé közvetlen repülőjárat.

A jelentős forgalom-visszaesés a budapesti repülőtér határforgalmának tartós csökkentését eredményezte, mivel októbertől még továbbra is csak heti 60 járat közlekedett, amely a következő hónapokra állandósult. A repülőtér légi határforgalma hétköznapokon 08:00 és 14:30 között bonyolódott le, amely időszakban 5–5 induló és érkező járat volt, amelyek utasainak ellenőrzése viszonylag egyenletesen oszlott el. Vasárnap menetrend szerinti közlekedés nem volt.³⁶⁷

Az újabb világháború kibontakozásával, igen rövid időn belül, számos ország részéről ismét bevezetésre került a vízumkényszer, amelyet egyes államokkal szemben korábban eltöröltek. A viszonyosság elve alapján, ez elindította azt a folyamatot, hogy a legtöbb ország viszonylatában hamarosan ismét általánossá vált a beutazási láttamozás előzetes igénylésének megkövetelése. A magyar minisztertanács már a német–lengyel háború második hetében, 1939. szeptember 7-én hozzájárult a külügyminiszter azon ja-

repülte az első járatát, amely a megszállt lengyel területek felett, Berlin–Danzig–Königsberg – immár belföldi – útvonalon közlekedett (a német repülőterek nemzetközi forgalma majd október 4-én indul újra). A London és Párizs közötti légi viszonylat szeptember 22-én már ismét üzemelt.

Ezalatt, a háború sújtotta Lengyelországból, szeptember második harmadában a lengyel *LOT* légiforgalmi vállalat sok repülőgépe – a megszálló német haderő támadásai elől – a romániai Csernovic (Cernăuți) repülőtérre repült. Ugyanígy tettek a hónap második felében a fogságba esés, vagy megsemmisülés elől a lengyel katonai repülő csapatok megmaradt légijárművei és személyzeteik is, ahol azonnal internálásra kerültek.

A háborús helyzetből adódóan, a *KLM* a rövid időre felfüggesztett batáviai (holland kelet-indiái) járatát szeptember 16-ával jelentősen átalakítva üzemeltette újra. Az útvonalat teljesítő repülőgépek elkerülték a hadban álló Francia- és Németország légtérét. Így az európai kiindulási, illetve végállomás az olaszországi Nápoly város repülőtere lett (az olasz nagyvárosba Amszterdamból különvonattal, Németországon keresztül szállították a légi utasokat). Az útvonalat 1940. január első napjától már „csak” heti kettő alkalommal, s azt az útvonal-rövidítés ellenére egy nappal tovább, hét nap alatt teljesítette a holland vállalat. A *KLM* a batáviai járatát 1940. május utolsó harmadától – biztonsági okból – már Nápoly helyett ideiglenesen a brit palesztinai Lyddából (Lod; Tel Avivotól délkeletre fekvő település) indította, s odáig is üzemeltette a visszaúton. (Akkorra Hollandiát a Franciaország ellen vonuló német csapatok már megszállták.) Június közepétől a kiindulási állomás az egyiptomi Alexandria lett.

↳ London-Batavia. ; *MTI* közlemény 1939.09.16. ; The Empire Air Routes. ; [*MTI* közlemények 1939. szeptemberéből.]

³⁶⁵ ↳ *MALERT* 1940. nyári menetrendfüzete. ; *MTI* közlemény 1939.10.04.

³⁶⁶ ↳ *MALERT* 1940. nyári menetrendfüzete. ; *MTI* közlemény 1939.10.04. ; *MTI* közlemény 1939.10.14./3.

³⁶⁷ ↳ *Deutsche Lufthansa* 1940. januári menetrendfüzete. ; *MTI* közlemény 1939.10.14./31. ; PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország polgári légiforgalma az 1939. évben.

vaslatához, hogy Magyarország felmondja az egy- vagy kétoldalú vízummentességi megállapodásokat.³⁶⁸ A magyar részről már szeptember 15-től minden külföldi személlyel szemben ismét alkalmazott, általános vízumkötelezettség³⁶⁹ miatt, az utólagos láttamozás mellett történő beléptetésre már nem volt lehetőség. (Olaszország 1939. október közepén tette ismét kötelezővé a határain beutazó valamennyi külföldi részére – köztük a német állampolgároknak is – a vízum beszerzését.³⁷⁰) E körülmények ismét a légi utazás időben jóval előre tervezését és szervezését igényelte a külföldre utazóktól (is).

Az „általános európai helyzetből kifolyólag”, a korábbi részleges korlátozások jelentős kiszélesítése érdekében, a belügyminiszter 1940. június közepétől kezdődően a 18. életévüket betöltő magyar állampolgárok külföldre utazását erre jogosító külön engedély meglétéhez is kötötték. E kötelezettség alól mentesültek a 61 év feletti férfiak és az 51-et meghaladó nők.³⁷¹ A belügyminisztériumi (útlevélhatósági) kiutazási engedélyek egyszeri vagy többszöri határátlépést engedélyezhettek, de annak lehetőségét akár korlátozhatta is igénybe vehető határátkelőhelyekre. Utóbbi nehézséget is okozhatott a magyar állampolgárságú légi utasnak, mivel törölt járat esetén, ha engedélyezve nem volt, akkor szárazföldön vagy a Dunán nem juthatott el úti céljához. A szükséges kiutazási engedély ellenőrzése természetesen a határforgalom-ellenőrzés idejét valamelyest növelte. A korlátozást 1941. január utolsó harmadában enyhítették, s az már csak a 18 és 42 év közötti férfiakra vonatkozott.³⁷² Bár Magyarország a háborúban továbbra is semleges maradt, azonban az európai helyzet a hadra fogható lakosság külföldre utazásainak fokozott felügyeletét indokolta.

Magyar jogszabályok értelmében, a hamis útlevél, továbbá a más nevére kiállított eredeti úti okmány felhasználása évtizedek óta kihágásnak (mai fogalom szerint szabálysértésnek) minősült. Azonban a megváltozott politikai környezetben, részben az esetleges elkövetők visszatartása végett 1940. július 12-től az előbbi cselekményeket vétségnek (bűncselekménynek) minősítették. A korábbi egy hónap helyett immár egy évig terjedő elzárással sújthatták az elkövetőt, akárcsak azt a személyt, aki a „hatóságot a határ átlépésére való jogosultsága tekintetében félrevezetni” törekedett.³⁷³

A Budapest délnyugati részében elterülő közforgalmi repülőtérrel már 1937/1938 telén bebizonyosodott, hogy elhelyezkedése, talajviszonyai meglehetősen kedvezőtlenek. A megközelíthetőségét erősen behatárolta, hogy nyugat–keleti irányú völgyben feküdt, amit még fokozott, hogy a leszállómezőt – a jelentős talajvizesezés miatt – gyakran és akár sokáig is tartó köd takarta. Ezen túlmenően az 1936 és 1939 között másfélszerezésre nőtt utasforgalom is kezdte elérni az épület fogadóképességének határát.³⁷⁴ A korábbi helyszíneket újra megvizsgálva 1938. őszére a Pestszentlőrinc és Vecsés települések határában fekvő **Ferihegy-pusztá területén került kijelölésre a létesítendő új közforgalmi repülőtér** helyszíne.³⁷⁵ (I./A sz. melléklet) A leendő repülőtér

³⁶⁸ > 1939.09.07-ei minisztertanácsi jegyzőkönyv. 25. napirendi pont

³⁶⁹ > 12.130/1948. Korm. r. utolsó bekezdés

³⁷⁰ > Korabeli útlevelek tartalma alapján; magyar útlevélben szereplő, 1939. (XVII) október 6-ai határátléptető-bélyegzőlenyomat még vízum nélkül található, míg német útlevélben a 1939. (XVII) október 24-ei határátléptető-bélyegzőlenyomat már – korábban nem megkövetelt – vízum mellett volt elhelyezve.

³⁷¹ > *MTI*: Az általános európai helyzetből kifolyólag a magyar állampolgároknak...

³⁷² > *MTI*: A magyar állampolgároknak régebben életbeléptetett... (1941.01.)

³⁷³ > 1903/VI. tc. 15. §.; 1940/XVIII. tc. 10. §.

³⁷⁴ > HORVÁTH Tamás

³⁷⁵ BAKOS – CZIGLER – HARANGOZÓ: 221. p.

Ferihegypuszta terület a nevét MAYERFFY Ferenc Xavér Pest-Budán működő sörfőzőről kapta, akinek a XIX. század első felében szőlőbirtoka volt Pestszentlőrinc és Vecsés határában, a később róla elnevezett vidéken. (A „hegy” szó az

területén 1939. október első felében megtörtént az úgynevezett hivatalos forgalmi szemle. A majdani építkezés felügyeletével, vezetésével a *MALERT* elnök-vezérigazgatóját, dr. vitéz nemes GROSSCHMIED Istvánt bízták meg.³⁷⁶ Az 1939. november végéig leadott pályaművek közül ifjabb DÁVID Károlyé került győztesként kiválasztásra, aki azt felkérésre SZABÓ Márton második helyezettel közösen áttevzte. Az építkezéshez megkezdődtek az előkészületek, hamarosan a szükséges jóváhagyások és engedélyek kiadásra kerültek. Ezzel egy időben megtörtént a repülőtér és szűkebb környezetének 811 kataszteri holdat kitevő területének megvásárlása / kisajátítása, amely 80 %-ban Vecsés, 18 %-ban Rákoskeresztúr és 2 %-ban Pestszentlőrinc közigazgatási területéhez tartozott.³⁷⁷ A leszállómezőt ellipszis alakban jelölték ki, amely egy megközelítőleg 700 hektáros területet foglalt magába, s az úgynevezett ködleszálló irányban 1.700 méter hosszú volt.³⁷⁸ (Az új repülőtér kialakítására kijelölt terület elhelyezkedéséből adódóan, az épülő létesítményt ritkán „vecsési repülőtér”-ként is említették a korabeli hírforrások; azonban már a korszakban általános volt a „ferihegyi repülőtér” megnevezés.) Az áttevzte, majd építeni kezdett ferihegyi utasforgalmi épületben borbély, szabóság és népművészeti kiskereskedés is kijelölésre került; ezek mellett postahivatal és orvosi rendelő is rendelkezésre állt volna. A bel- és külföldi utasok külön éttermet kaptak. A tervek alapján a rendőrségi, a vámhivatali és a csendőrségi ellenőrzések itt is egy teremben kerültek volna végrehajtásra.³⁷⁹ Az eredeti, legkedvezőbb elképzelések szerint, az utasforgalmi / felvételi épületet akár már 1940. őszén igénybe vehette volna a polgári légiközlekedés.³⁸⁰ A tervezéskor óránként 120–140 légi utas kiszolgálásával / ellenőrzésével számoltak;³⁸¹ ez éves szintre számítva, az 1939. nyarán várható teljes évi utasforgalom tíz–tizenötszöröse volt. (A 140 személy egy órán belül történő kezelését a korszak legnagyobb, Budapestet is érintő *Junkers Ju 90* típusú repülőgépet figyelembe véve, 4–5 érkező és induló járat teljes kihasználtsággal történő üzeme jelentett. A *MALERT* által is üzemeltetett *Ju 52/3m* repülőgépeknél nem nagyobb utasbefogadás esetén pedig 7–10 menettel közlekedő utasmennyiséget eredményezett egy óra leforgása alatt.)

A Berlin–Bécs–Budapest–Arad–Bukarest és Berlin–Bécs–Budapest–Bukarest járatoknak *MALERT* által teljesített napjain, 1940. február 15-től kezdődően az útvonalat (Románia felől) Németországban már csak Bécsig és visszafele repülte a magyar vállalat. Az év első harmadában a *Deutsche Lufthansa* török- és görögországi járatát megosztották, a Berlin–Bécs szakaszt előző nap délután teljesítették, míg a Bécs–Budapest–Belgrád–Szófia–Thesszaloniki–Athén illetve ...–Szófia–Isztambul útvonalat másnap. Ellenkező irányban szintén azonos volt a rend: az Athén vagy Isztambul felől érkező repülőgép a délutáni bécsi érkezés ellenére sem repült tovább, hanem másnap reggel folytathatták az utasok az útjukat a német fővárosba, annak ellenére, hogy az útvonalat nappali időszakban a teljes távon teljesíteni lehetett volna. A berlin–...–isztambuli járat 1940. május 1-től megszűnt, egyúttal immár heti hat alkalommal Berlin–...–Athén útvonalon közlekedtek a német vállalat repülőgépei. (A török fővárosba a *Deutsche Lufthansa* Szófia–Isztambul szárnyvonala az athén–...–berlini járáthoz heti

Alföldön is gyakori megnevezése [volt] a szőlőföldeknek, akkor is, ha az csak lankás sík vidéken feküdt.) „Ferihegy”, mint a terület földrajzi neve már az 1840-es években használatban volt.

> GYÜRE: 53–57. p.

³⁷⁶ > (ke.)

³⁷⁷ > SZÉKELY Domokos

³⁷⁸ > LÁ – VV

³⁷⁹ > RACZKÓ

³⁸⁰ > (ke.)

³⁸¹ > Nyári csúcsforgalom a Ferihegyen.

háromszori csatlakozással közlekedett.)³⁸² A jugoszláv *Aeropot* vállalat már az európai háború kibontakozásának idején, 1940. július 18-án indította első Belgrád–Budapest járatát, üzemközösségre lépve a magyar társasággal ezen a viszonylaton. Ezzel a délszláv és magyar főváros között a két ország légitársasága minden munkanapon (hétfőtől szombatiig) közlekedett. A *MALERT Ju 52/3m*-es, vagy ekkor már a hat utasbefogadó-képességű *Focke-Wulf FW 58 (Weihe)* típusal teljesítette ezt a járatot, míg az *Aeropot* a tízszemélyes *Lockheed Electra 10A* repülőgéppel. A két vállalat által május 30-a és augusztus 31-e között fenntartott útvonal meglehetősen szerény igénybevétel mellett üzemelt (összesen 160 járatall mindössze 115 utast és 200 kg árut fuvaroztak).³⁸³ A *Deutsche Lufthansa*val üzemközösségben, 1940. augusztus 15-től a *MALERT* megindította a Berlin–Breslau–Bécs–Budapest járatot.³⁸⁴ A minden munkanapon közlekedő olaszországi járat 1940. április 30-tól már Budapest–Velence–Milánó útvonalon közlekedett, azonban június 15-től július 5-éig, majd október 10-től ismét csak az északkeleti olasz városig jártak a repülőgépek. Ezt az útvonalat a *MALERT Ju 52/3m*-es típusal, a *Avio Linee Italiane* vállalat pedig *Fiat G.18*-assal repülte, az üzemközösségi megállapodás szerinti napokon. Az 1940. november 21-től szüneteltetett járat 1941. tavaszán indult újra, s majd „csak” a Budapest–Velence útvonalat repülték.³⁸⁵

{ Nemzetközi kitekintés. } Az Egyesült Királyság légitársaságai forgalmát a brit királyi *Légügyi Minisztérium (Air Ministry)* felügyelete alá helyezték, a járatok szervezésénél, üzemeltetésénél a katonai szállításokat és igényeket tartották szem előtt. Az *Imperial Airways* és a *British Airways Ltd.* a háború kitörése óta összehangoltan működtette járatait, majd e két vállalatot 1939. novemberében, az akkor létrehozott *British Overseas Airways Corporation (BOAC)* légitársaságban összevonták. Az Egyesült Királyság és afrikai, ázsiai tengerentúli területei és domíniumai közötti légi közlekedést Lisszabon és Nyugat-Afrika érintésével üzemeltették (Franciaország elestéig, annak légterén keresztül fenntartották a járatokat, azt követően a portugál főváros felé módosították valamennyi viszonylatot).³⁸⁶

A budapesti repülőtér nemzetközi forgalma (ellenben a belföldivel) a háború előre haladtával tovább csökkent, mivel a férfiak külföldre utazása elé számos feltételt állítottak, s az utazóközönség egyéb lehetőségei is szűkültek. Mindeközben a magyar belföldi légi forgalom felélénkült, mivel a fokozatosan visszacsatolt területek nagyobb magyarországi távolságokat eredményeztek.³⁸⁷ A repülőtér a magyar légierő jelenléte mind jelentősebb, élénkebb lett.

A Budapesti Közforgalmi Repülőtér **nemzetközi forgalma 1940. kora nyarán** 09:50 és 14:45 között bonyolódott le. Ezen időszakban naponta 5 érkező és 5 induló járat érintette a magyar fővárost. A menetrendi elemzés alapján, útlevélezelő rendőri, il-

³⁸² > *Deutsche Lufthansa* 1940. nyári menetrendfüzete. ; *MALERT* 1940. nyári menetrendfüzete. ; *MALERT 1940 Statisztika*.

³⁸³ > EPERJESI ; *MALERT* 1940. nyári menetrendfüzete. ; *MALERT 1940 Statisztika*.

³⁸⁴ > *MTI* közlemény 1940.08.13.

Breslau régies magyar neve Boroszló volt, ma Wrocław.

³⁸⁵ > *DDL* 1940. téli menetrendfüzete. ; *MALERT* 1940. nyári menetrendfüzete. ; *MALERT 1940 Statisztika*.

³⁸⁶ > PENROSE: 121–127. p.

³⁸⁷ Budapest–Kassa–Ungvár útvonalon 1939. tavaszától munkanapokon már üzemelt *MALERT* járat, majd 1940. őszétől a Budapest–Nagyvárad–Koloszvár–Marosvásárhely naponta közlekedő is. A járat igényét az észak-erdélyi határkijelölés által kettévágott vasútvonalak is erősítették. Az ungvári repülőgépet a nemzetközi járatok érkezéséhez és indulásához igazították, így 1940. tavaszán rövid átszállási idővel elérhetőek voltak a berlini, az athéni és a bukaresti járatok is, illetve utóbbiakról érkezők csatlakoz(hat)tak az észak-magyarországi *MALERT*-útvonalhoz. A Kassát ért, 1941. júniusi légitámadást követően az ungvári vonalat felfüggesztették, majd a háborús igénybevételek miatt végül 1943-ban megszüntették az észak-erdélyit is.

> *A/B Aerotransport* 1940. nyári menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1941. nyári menetrendfüzete. ; *MALERT* 1940. nyári menetrendfüzete. ; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

letve vámhivatali szolgálatra 09:20 és 15:30 között volt szükség.³⁸⁸ Vasárnaponként menetrend szerinti forgalom nem volt a budapesti repülőtéren. A magyar légi határát-
kelőhelyen be- és kilépő utasok száma az 1940. év nyári időszakában, a hétfőtől szombatig terjedő munkanapokon átlagosan 33 fő volt. Azaz érkező vagy induló járatonként átlagosan 2–3 utas lépte át a magyar határt. A legtöbb utas úti okmányát és poggyászait, a nyár végétől, Budapest–Bécs–Breslau–Berlin útvonalon közlekedő repülőgép kapcsán ellenőrizték, járatonként átlagosan 4–5 főét; legkevesebbet pedig a nyári idényben, a magyar és jugoszláv vállalat által üzemeltetett Budapest–Belgrád viszonylatnál: átlagosan 0–1 főét. A be- és kiutazókon túlmenően, a munkanapokként átlagosan nyolc átmenő járaton, repülőgépenként közel 3–5 fő átutazó okmányát is ellenőrizték az útlevélkezelő rendőrök.³⁸⁹ A Budapesti Közforgalmi Repülőtér – Magyarország utolsó békeévének – **az 1940. év összes külföldi járataival utazó** 17.362 fő közül 8.022 utas Magyarországra érkezett, vagy innen indult, míg 9.340 személy – Budapestet csak érintő járatokkal – átutazott. A repülőtéri vámhivatali tisztviselők az 1940. évben – az utazók poggyászaival – 29,8 tonnát kitevő, Magyarországról induló, és 51,4 tonnányi ide érkező árut ellenőriztek; ugyanekkor a légi átmenő áruforgalom 172,6 tonna volt. Ebben az évben 3.275 menetrend szerinti járat közlekedett Budapesten. Ugyanekkor a legtöbb repülőgép és utas Budapestre a *Lufthansa* által, munkanapokon másnaponként felváltva teljesített Berlin–Bécs–Budapest–Belgrád–Szófia–Thessaloniki–Athén illetve Berlin–Bécs–Budapest–Belgrád–Szófia–Isztambul járaton közlekedett: 1.284 járaton – azaz irányonként és munkanapokként két meneten – összesen 2.726 be- és kilépő utas, valamint 5.084 átmenő személy utazott, s 28,1 tonna árut szállított magyarországi viszonylatban.³⁹⁰ A német vállalat eredetileg Görögorszáig tartó útvonalát az 1940. október végén kezdődő olasz–görög háború és az amiatt életbe léptetett korlátozások figyelembevételével rövidebb útvonalon üzemeltette.

A *MALERT* 1940-ben összesen 361 menetrend szerinti nemzetközi járatot repült a négy, általa is teljesített útvonalon: Budapest–Velence–Milánó, Budapest–Bécs–Breslau–Berlin, Bukarest–Budapest–Bécs–Berlin (egyes napokon aradi leszállással) és Budapest–Belgrád. Ezek során 7.043 utast szállítottak összesen, a közbeeső leszállások során be- és kiszállókkal és átutazókkal együtt; magyarországi viszonylatban ebből nagyságrendileg ennek harmadát.³⁹¹

A Magyarország és Románia között fennálló területi vitát az úgynevezett második bécsi döntéssel zárták le. A rendelkezés értelmében a *Magyar Királyi Honvédség* 1940. szeptember 5-én kezdte meg a Magyarországnak visszaadott területek birtokba vételét. Az Észak-Erdély feletti teljes repülési tilalmat már szeptember 14-én – a történelmi, azaz 1914. évi határra történő felzárkózást követő napon – enyhítették. (A menetrend szerinti belföldi járatok Budapest–Nagyvárad–Kolozsvár–Marosvásárhely útvonalon szeptember 27-én már meg is indultak a *MALERT* üzemeltetésében.)³⁹²

A budapest-mátyásföldi repülőtér-gondnokságot – amely valamennyi ilyen magyarországi hatóságnak egyúttal központi szerve is volt – 1940. november 15-ével *Magyar Királyi Közforgalmi Repülőtér Igazgatósága* névvel átszervezték.³⁹³ A nemzetközi légikikötőnek továbbra is a Budaörs határában, 1937-ben megnyitott repülőtér maradt meg. Szintén 1940-ben, a „budaörsi” közforgalmi repülőtér csendőrkülönítmé-

³⁸⁸ > *Deutsche Lufthansa* 1940. nyári menetrendfüzete.

³⁸⁹ > *MALERT 1940 Statisztika*.

³⁹⁰ > *MALERT 1940 Statisztika*.

³⁹¹ > *MALERT 1940 Statisztika*.

³⁹² > *MTI közlemény* 1940.09.27.

³⁹³ > 60.254/1940. KKM. r. 4. §

nyét az országos hatáskörű *Magyar Királyi Csendőrfelügyelőség Közlekedési és Híradó Osztályparancsnokság* közvetlen alárendeltségébe vonták, s azt egyúttal *Repülő-téri Szárnyá* alakították át.³⁹⁴ A légi közlekedéshez és a légtérvédelemhez kapcsolódó rendészeti feladatok végrehajtásához szükséges repülőgépek biztosítására ugyanekkor kínálkozott lehetőség. Így a csendőrség szervezetén belül, de a légierő parancsnokság műveleti irányítása mellett 1940. június 1-jével felállították a **légi csendőrséget**. Mivel a *Magyar Királyi Csendőrség* saját repülőgéppel állományilag továbbra sem rendelkezett, ezért a légi szolgálatot a *Magyar Királyi Honvéd Légierő* kijelölt légijárműveivel és személyi állományával látták el. A csendőrségi repülő egységeket négy osztagba rendelt 12 darab *Fiat CR.32* vadásziparancsnokrepülőgép és a tartalékot adó 5. repülőosztag 2 darab *IMAM (Romeo) Ro.37bis* felderítő repülőgépe alkotta. Ezt a feltöltést a gyakorlatban a légierő központi tartalékának, illetve egyes századai egy-egy rajának kijelölésével oldották meg. A SPYERS-DURAN Alfréd csendőrségi repülő őrnagy parancsnoksága alá rendelt öt légi csendőrségi osztag állománya összesen 8 tiszt és 42 altiszt és legénység volt. (A későbbi, 1940. augusztusi és 1941. áprilisi mozgósítások idejére a magyar légierő vette át a légtér és légi forgalom ellenőrzésének feladatait. Ilyenkor a csendőrség rendelkezésére bocsátott repülőgépek is jellemzően a katonai vezetés alárendeltségében működtek.) Az Észak-Erdély légterének rendvédelmi ellenőrzése céljából 1942. nyarán felállítottak egy újabb csendőrségi repülőosztagot, Kolozsvár székhellyel, és repülőgépeket is kijelöltek a feladatellátás végrehajtása céljából. Azonban az akkor már egy éve hadat viselő Magyarország hadereje egyre kevesebb légijárművet tudott nélkülözni a keleti hadszínterekről. Ekkortól lényegében a repülőterei csendőrkülnítmények (földi) személyzetei végeztek légi rendészeti és ellenőrzési feladatokat. Egyedül a „budaörsi” repülőtéren állomásozó csendőrségi osztag maradt a leginkább műveletkéssz; azt a háborús években bevetették a Duna forgalmának ellenőrzésére és vízügyi megfigyelésekre is. A többi osztag legtöbb légijárművét 1942. nyarára elvonták a légierő szükségleteire, amely egy bekövetkezett eset kapcsán, csendőrségi igény szerint biztosított repülőgépet. A légi csendőrség az 1943. év végi átszervezésével lényegében megszűnt, a földről ellátható feladatait a repülőter-gondnokságokhoz rendelték.³⁹⁵

A kormányzati utazások szintén csökkentek a háború idején, azonban az első időszakban elvétele, de volt rá eset, amikor repülőgéppel utazott Budapesten keresztül kormányfő vagy miniszteri szintű küldöttség.³⁹⁶ A II. világháború alatt, 1941. március 17-én a *MALERT* egy alkalommal, a portugáliai Lisszabonba teljesítet szerződéses kü-

³⁹⁴ > *A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve*, 1939. ; *A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve*, 1940.: 104. p. ; *A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve*, Pótlék 1940.: 7. p.

³⁹⁵ > OLASZ: A légi csendőrség Magyarországon.

A légi csendőrség alá beosztott repülőgépet a külföldi példákhoz hasonlatos festéssel és jelzéssel látták el. A világoszöldre festett légijárművek rendvédelmi jelzése szárnyaira és törzsére elhelyezett vörös szegélyű fehér körben vörös „G” (a csendőrség idegen nyelvű „gendarmérie” elnevezésének kezdőbetűje) volt. A polgári repülőgépekkel azonos módon a függőleges oldalkormány két oldalán a magyar nemzeti színek, piros–fehér–zöld sávok kerültek felfestésre.

SPYERS-DURAN Alfréd csendőrségi őrnagy a légi csendőrségi szolgálati ág megszüntetését követően, 1944. elejétől a „budaörsi” Budapesti Közforgalmi Repülőter csendőrkülnítményének és a *Magyar Királyi Csendőrség Repülőterei Szárnyá*nak parancsnoka lett. SPYERS-DURAN őrnagyot 1944. március végétől – csendőrségi beosztásának megtartása mellett – a *MALERT* igazgatóságának új tagjává választották.

> Légiközlekedés.

³⁹⁶ A bolgár miniszterelnök vezette magas rangú küldöttség 1940. július végén meghívásra Salzburgban tárgyalt. A *Deutsche Lufthansa* repülőgépével megtett oda- és hazaútjuk során Budapesten is leszálltak. A magyar és bolgár zászlókkal fellebegtetett budapesti repülőtéren a magyar fogadóbizottság mellett az olasz és a német követ társaságában a bolgár követtség személyzete is jelen volt. A repülőgépéből kiszálló útutazó küldöttség megközelítőleg csak tizenöt percet tartózkodott a magyar légi kikötőben, amely során a megjelentek köszöntötték őket.

> *MTI*: Budapestre érkeztek a hazatérő bolgár államférfiak. ; *MTI*: Megérkeztek Budapestre a Salzburgba utazó bolgár államférfiak.

lönjáratot, amikor a budapesti amerikai követet, John F. MONTGOMERYt és feleségét vitte magával a portugál fővárosba. A diplomata budapesti repülőtéri búcsúztatásán a *Külügyminisztérium* két, vezető tisztviselője vett részt. Az oda–vissza 5.400 km-es többnapos út egyúttal a magyar forgalmi repülés leghosszabb teljesített távja lett; ugyanígy ekkor járt elsőként magyar forgalmi légijármű a portugál fővárosban.³⁹⁷

Jugoszlávia és Németország közötti viszony 1941. március végére kiéleződött. A *Deutsche Lufthansa* a belgrádi járatát átmenetileg felfüggesztette, és a délszláv légtérre repülőgépei elkerültek.³⁹⁸ Jugoszlávia 1941. április 6-án kezdődő német és olasz megszállása az ország légtérét hadművelleti területté tette (a harci események magával vonták a délszláv légitársaságok működésének azonnali beszüntetését is). Magyarország fölé már április 6-tól berepülő jugoszláv katonai repülőgépek már másnap, április 7-én késő délelőtt bombázták Szeged, Pécs, Siklós és Szentgotthárd – elsősorban hadászatiilag fontos – városrészeit, létesítményeit (vasút, pályaudvar, repülőtér) és támadtak, illetve támadni próbáltak néhány más magyarországi települést is. A támadásoknak halálos áldozata és sérültjei is voltak, valamint anyagi károk is keletkeztek; a magyar vadászrepülők akkor hat, a légvédelmi tüzérségek összesen három délszláv bombázó légijárművet lőttek le. Kezdetben a magyar kormány diplomáciai jegyzék útján tiltakozott a jugoszláv kormánynál. Azonban a támadó szándékú légtérsértések nem szűntek meg Magyarország ellen, egyes meghiúsított újabb támadások célpontjaként a magyar légvédelem Budapestet feltételezte.³⁹⁹ A magyar állam végül – részben a légi támadások, részben a területi igények miatt – április 11-én kezdte meg hadműveleteit Jugoszlávia ellen. A harcászati felvonulás során Románia irányába több, számottevő német harci és szállító repülőgép-kötélék repült át Magyarország felett.⁴⁰⁰ A *Deutsche Lufthansa* szófiai járatát már április 10-től ismét teljesítették, azonban Berlin–Bécs–Budapest–Szófia útvonalon, kerülő úton, a román légtéren keresztül.⁴⁰¹ A belgrádi kormányzat a váratlan, többirányú, és erős támadás következtében már április 17-én fegyverszünetet kért. A polgári légi járatok heteken belül ismét a korábbi rend szerint

³⁹⁷ > Az amerikai követ elutazott Budapestről. ; Budapest-Lisszabon-Budapest, 5400 kilométer. ; *MTI*: John F. Montgomery amerikai követ március 17-én délelőtt 11 órakor ... ; WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

Az utat a HA-JUF lajstromjelű *Junkers Ju 52/3m*-es repülőgép teljesítette, amely parancsnoka ÚJVÁRY László, híres közforgalmi repülőgép-vezető volt. A légijármű és utasai két nap alatt, Budapest–Milánó] Milánó–(Marseille–Barcelona)–Lisszabon–Sintra útvonalon érték el végcéljukat. Visszaút – a szükséges engedélyek beszerzése és vízumügyintézkedések után – 1941. március 26-án kezdte meg a magyar repülőgép és személyzete. E szerződéses útért a *MALERT* 20.000 pengőt számított fel a megrendelő amerikai követnek, amely a legszükségesebb kiadások fedezete volt. (Magyar forgalmi repülőgép e távolsági teljesítményt majd csak az 1960-as évek kormányzati repülőútja révén döntötték meg első alkalommal.)

> Budapest-Lisszabon-Budapest, 5400 kilométer.

³⁹⁸ > *MTI* közlemény 1941.03.30.

³⁹⁹ > *MTI* közlemény 1941.04.06. ; *MTI*: 11 óra 50 perckor két ellenséges gép a... ; *MTI*: Hétfő délelőtt 11 órakor egy jugoszláv... ; *MTI*: Ma a délelőtti órákban jugoszláv repülőgépek... ; *MTI*: Szerdán 11 óra 35 perckor, valamint... ; *MTI*: Szerdán délután 14 óra 36 perctől...

Egy jugoszláv katonai repülőgép 1941. április 6-a délutánján a Dráva felől a magyar légtérbe berepült, és Budapest felé haladt. A honvédség légvédelmi ütegeinek közel negyed óra után sikerül visszafordulásra kényszerítenie a támadó légijárművet, amely Budapest elérése és bombatámadás nélkül tért vissza a délszláv állam fölé.

(A magyar hadműveletek kezdetéig a lőtt jugoszláv repülőgépek elesett személyzeteit magyarországi temetőekben katonai tiszteletadással temették el.)

Április 10-én késő délelőtt egy igen jelentős jugoszláv repülőgép-kötélék (30–40 darab többmotoros járművet becsültek) behatolt a magyar légtérbe, majd – számottevő felhőzet felett – Székesfehérvár, végül Vác térségében is áthaladva Szlovákia felé távozott, vélhetően elmenekülési szándékából. Egy Nagybánya térségében kényszerleszállt repülőgép személyzetét őrizetbe vették.

> OLP közlemény 1941.04.10.

⁴⁰⁰ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 230–231. p.

⁴⁰¹ > Megindult a Lufthansa balkáni légijárat.

közlekedtek, azonban a jugoszláv társaságok útvonalát más vállalatok vették át, vagy azok üzemeltetését nem kezdték újra.

A magyar belügyminiszter 1941. április 8-án – a jugoszláviai eseményekbe történő magyar katonai beavatkozás kapcsán – a külföldi állampolgárok Magyarországról történő kilépését is külön kiutazási engedélyhez kötötte. Ezt kizárólag Budapesten, a *Külföldieket Ellenőrző Országos Központi Hatóságnál (KEOKH)* lehetett igényelni, azonban a megszakítás nélküli átutazók részére ezt nem kellett beszerezni. E rendelet május 20-án került visszavonásra, azt követően ismét a vízumban eredetileg is rögzített módon / feltételekkel hagyhatták el az országot.⁴⁰² A belügyminiszter még 1941. április 12-én ismét szigorította a magyar állampolgárok kiutazásának szabályait. A külföldre utazást kiutazási engedélyhez kötötte a 18 és 60 év közötti férfiak és a 16 és 50 év közötti nők részére. A nőkre vonatkozó korlátozást június 20-án vonta vissza a miniszter, azonban a férfiakra vonatkozó szabályok a háború végéig nem enyhültek.⁴⁰³

Németország 1941. június 22-én éjjeli 3:15-kor széles fronton támadást indított a Szovjetunió ellen. A magyar kormány már másnap megszakította a diplomáciai kapcsolát a moszkvai kormányzattal. A magyarországi Kassa városára 1941. június 26-án, 13 óra 8 perckor három ismeretlen – valószínűleg szovjet – repülőgép 29 bombát dobott le, amelyek számos épületben komoly károkat okoztak. A támadás következtében 32 ember meghalt, valamint 60-an súlyosan, 220-an pedig könnyebben sérültek meg. A bombázás előtt alig fél órával, még 12 óra 40 perckor, Rahó térségében bizonyítottan szovjet repülőgépek vették géppuskatűz alá a Kőrösmező és Budapest között közlekedő gyorsvonatot. Ott ketten meghaltak, s kilencen megsérültek. A magyar politikai vezetés a kassai támadást is már a vizsgálatok lezárása előtt szovjet provokációnak tulajdonította, így már másnap, 1941. június 27-én **Magyarország a Szovjetunióval hadban állónak tekintette magát.**⁴⁰⁴ Erre tekintettel, a II. világháború előre haladtával, a szövetséges államok Magyarországgal sorra megszüntették a diplomáciai kapcsolatot. Az Egyesült Királyság – a Jugoszlávia elleni magyar szerepvállalás miatt – már 1941. április 7-én megszakította a kapcsolát Magyarországgal, majd december 7-én hadat üzent hazánkunk. Magyarország 1941. december 12-én kihirdette a hadi állapotot az Amerikai Egyesült Államokkal, amely azonban ezt csak 1942. június 5-én fogadta el, s viszonzta azt.⁴⁰⁵

A budapesti repülőtér légi kapcsolata a II. világháború ezt követő időszakában döntően csak oly módon bővült, hogy a korábbi útvonalak némelyikébe közbeiktattak egy újabb nagyvárosban történő leszállást. Így 1941. júniusától a német légitársaság a Cseh-Morva Protektorátus székhelyét is bekapcsolta a magyarországi hálózatába, Berlin–Prága–Bécs–Budapest–Bukarest útvonalon. A *Deutsche Lufthansa* a 17. számú (Berlin–...–Budapest–...–Athén) útvonalának 1940. novemberétől szüneteltetett Szófia–Thesszaloniki–Athén szakaszát 1941. május 13-án nyitotta meg újra, amelyet hetekönként, azaz heti hatszor teljesített. Az 1941. augusztusától, heti egy–három alkalommal, a *MALERT* és az *Avio Linee Italiane S.A.* már a Független Horvát Állam fővárosát is érintették, Budapest–Zágráb–Velence–Milánó járataik által, a téli hónapokban

⁴⁰² > *MTI*: A belügyminiszter azt a rendeletét, ... ; Szabályozták a külföldi állampolgárok kiutazását.

⁴⁰³ > *MTI*: A magyar állampolgárokra régebben életbeléptetett... (1941.04.) ; *MTI*: A magyar állampolgárokra elrendelt határkilépési...

⁴⁰⁴ > *ROMSICS*: *Ki bombázta Kassát?* 22–31. p. ; SZAKÁLY

⁴⁰⁵ > *ROMSICS*: A magyar hadüzenet amerikai fogadtatása.

és márciusban üzemszünettel. Az útvonalat még 1943. nyarán is üzemeltette az olasz vállalat.⁴⁰⁶

Az 1941. év nyarának első felében, munkanapokon (hétfőtől szombatig), a legelső járat 07:30-kor, míg az utolsó 16:05-kor indult, illetve az este folyamán, 20:35-kor még érkezett egy repülőgép Németország felől. A két időpont között összesen 10 érkező vagy induló járat volt (ide értve azokat is, amelyeknek csak egyik közbeeső megállója volt Budapest, de utasok ki- és beszállhattak rá). Az útlevélező rendőri szolgálatot 7 óra és 21 óra között kellett biztosítani, azonban jelentősek voltak a forgalommentes időszakok (7:30 és 11:00, 12:00 és 14:00, valamint 16:20 és 20:30 között repülőgépek menetrend szerint nem közlekedtek). A menetrendi elemzés alapján ezen időszakban általában egy útlevélező rendőrré volt szükség, azonban az egyetlen forgalmasabb időszakban – 11:00 és 12:00 között, amikor 2 induló és ugyanennyi érkező járat volt – a belépő utasok ellenőrzése a menetrendhez kötött kilépők vizsgálata miatt rövid időre megakadhatott. Vasárnap nemzetközi járatok nem érintették a budapesti repülőtér. Továbbra is Bécs (és azon keresztül Berlin) és Budapest között közlekedett a legtöbb légi járat, naponta és irányonként 3–3 menet (az összes fogalom 60 %-a), amely arányosan lefedte a napszakokat. Ebben a menetrendi időszakban a *MALERT* repülte Budapest–Bécs–Breslau–Berlin, 1351. számú járatokat, valamint a magyarországi belföldieket is.⁴⁰⁷ A *Magyar Királyi Rendőrség* budapesti nemzetközi repülőtér határforgalmát (is) ellenőrző *XI. Kerületi Kapitányság Budapest Közforgalmú Repülőtér Rendőri Kirendeltségének* vezetője 1941. augusztusáig dr. vitéz SZALAY Ferenc rendőrfogalmazó (korábban oda beosztott tiszt) volt.⁴⁰⁸

Annak ellenére, hogy az egyre kiteljesedő II. világháború felértékelte számos polgári létesítmény hadászati jelentőségét, a repülőterek fényképezésére, illetve a képalkotó eszközök repülőgépen történő szállítására vonatkozó szabályok 1941. szeptemberi rendelettel sem szigorodtak számottevően. A légi út során az utasok továbbra is szállíthatták azokat, amennyiben nem hozzáférhető helyen voltak tárolva. Ez érvényes volt a belföldi repülésekre is. A repülőtér utasforgalmi épületéről és a polgári légijárművekről továbbra is külön engedély nélkül lehetett fényképfelvételt készíteni.⁴⁰⁹

Eközben a ferihegyi, leendő közforgalmi repülőtér területén 1940-től 1941. végéig 566 kataszteri holdon végeztek talajjegylenítési munkálatokat. Már 1940-ben megkezdődött a tervezett betonhangár építése, amelynek kivitelezője a győri *Magyar Waggon- és Gépgyár Rt.* volt. A 22 millió aranypengőből felépítendő új légikikötőbe, a minisztérium korai tervei szerint, már 1942. végén át kívánták telepíteni a fővárosi polgári légiközlekedést. A repülőtérre telepítendő műszaki és légiközlekedés-biztonsági berendezéseket Németországból rendelték meg, amelyeket 1942. januárjától kezdve, több részletben szállítottak le. (Ferihegyen már a következő évben üzemelt hét hosszú- és három rövidhullámú rádiókészülék, három különböző teljesítménnyel.) Erre az időre a kialakított füves leszállómező körül az ellipszis alakú, murával felszórt szervízutat is megépítették.⁴¹⁰ (A tervek szerint, ez mentén vörös neonfények segítségével jelezték volna a leszállásra kijelölt terület határát.) A háborús körülmények között, a ferihegyi

⁴⁰⁶ > *A/B Aerotransport* 1942. nyári menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1941. nyári menetrendfüzete. ; dnb. ; *Magyar Világhíradó* 912. sz. ; ŠEB: 91. p. ; *Swissair* 1942. téli menetrendfüzete.

⁴⁰⁷ > *Deutsche Lufthansa* 1941. nyári menetrendfüzete.

⁴⁰⁸ > [*Magyar Rendőr*, VIII. évf. (1941) 16. sz. (augusztus 15.) 269. p.]

⁴⁰⁹ > 61.939/1941. HM. kr.

⁴¹⁰ > 1941.05.13-ai minisztertanácsi jegyzőkönyv. 17. napirendi pont ; 1941.10.28-ai minisztertanácsi jegyzőkönyv. 30. napirendi pont ; 1942.02.03-ai minisztertanácsi jegyzőkönyv. 20. napirendi pont ; 1943.05.26-ai minisztertanácsi jegyzőkönyv. 42. napirendi pont ; Látogatás az épülő repülővárosban, Ferihegyen. ; PÁLMÁNY: 632. p. ; SZÉKELY Domokos

utasforgalmi épület építkezése csak 1942. nyarán indult meg. Így a polgári légiközlekedés szolgálatában továbbra is, és a háború során mindvégig a Budaörsről keletre fekvő repülőtér üzemelt. A háború, és a katonai repülés, majd a repülőgép-gyártás igényei miatt azonban előrehaladt volt a ferihegyi, 140×41 méteres hangár építkezése, amelyet 1944-ben már igénybe is vehettek.⁴¹¹ (A ferihegyi repülőtérre vezető, akkor korszerű, útkeresztződés nélküli, 11 km-es gyorsforgalmi utat 1943. november 4-én adták át a gépjármű-közlekedésnek.⁴¹²)

A II. világháború hamar magával hozta az egyes élelmiszerek jegyre történő értékesítésének szükségét. Már 1940. áprilisában bevezették a cukor- és zsírjegyet, majd 1942. január 15-től kezdődően a kenyeret (és lisztet) is csak szelvény ellenében, a meghatározott mennyiségben⁴¹³ lehetett vásárolni, és ez érvényes volt a vendéglátóhelyeken történő fogyasztásra is. Ez természetesen a külföldiekre is azonos módon alkalmazandó volt. Ebből kifolyólag, a vonatkozó rendeletek alapján a külföldiek beléptető útlevél-ellenőrzése során – az utas kifejezett kérésére – őket „állami tészta- és kenyérnapijeggyel” (váltójeggyel) kellett ellátni. (Az idegen állampolgárok esetében ez személyenként 2 darab finomliszt- [tészta-] és 4 darab kenyér-napijegyet jelentett, amelyet bárhol felhasználhattak.) Ez az ellátási rend vonatkozott a szárazföldi határállomásoknál és a nemzetközi közforgalmú repülőtereken belépő külföldi állampolgárokra egyaránt.⁴¹⁴ Ebből eredően a beléptető útlevél-ellenőrzés folyamata – az utazó igénye szerint – a meghatározott mennyiségű hatósági jegyek kiadásával egészült ki. (E személyek részére biztosítandó élelmiszer-jegyeket a rendőrségnek az a községi előjáróság biztosította, amelynek a területén a határátkelőhely működött.) Rizst és tejet 1942. májusától már csak a megfelelő szelvény ellenében, a meghatározott mennyiségben lehetett vásárolni. Tejjeggyel csak a szigorúan meghatározottak köre volt ellátható, a lakosság jelentős részének nem volt biztosítható, még a legtöbb vendéglátó-helyen sem. Az ilyen vagy szigorúbb intézkedések Németországban már korábban bevezetésre kerültek, így az onnan érkező utasok egy ideig még jobb ellátást élvezhettek Magyarországon. (A finomlisztre vonatkozó rendelkezések kivételével, a jegyrendszert majd csak 1949. szeptember 1-jével törölték el. Igaz, 1951. első napjától ismét bevezették.)

Magyarország 1940. szeptember elején, majd 1941. áprilisában bekövetkező újabb területgyarapodásai miatt 1942-ben a feljogosított honvédelmi miniszter újból kijelölte a nemzetközi légi forgalomban használható légi (határ)kapukat és útvonalakat. Az ekkor kijelölt általános nemzetközi légi útvonalak a hegyeshalmi, az újvidéki, a zákányi és a lőkösházai légi határkapukon haladtak keresztül.⁴¹⁵ (III./D sz. melléklet)

A *MALERT* repülőgépeit, valamint a hajózó állományának és földi személyzetének jelentős részét 1942. júniusában a *Magyar Királyi Honvédség* kötelékébe sorolták.⁴¹⁶ Ez a magyar polgári légiközlekedést jelentősen érintette, a kereskedelmi személyzet és

⁴¹¹ > LÁ – VV

⁴¹² > *Ferihegyi pillanatok.*: 10. p.; GU. – CO.: A Ferihegyi Repülőtérre vezető autót ...; *Magyar Világhíradó* 1029. sz. A ferihegyi repülőtér tömegközlekedési lehetőségeivel egy terv már 1942. tavaszán úgy számolt, hogy a Budapest–Szolnok vasúti fővonalon megállót létesítenének a repülőtérnél, és a már akkor 50-es vonalszámú (azokban az években az Orczy tértől, a vecsési határig közlekedő) villamosvonal végállomását a légi kikötő forgalmi épülethez helyeznék át.

> RACZKÓ

A gyorsforgalmi utat 1943-ban három közúti aluljáróval építették meg (ezek közül mára már csak a Felsőcsatári úti maradt meg), a két külső aluljárót (a Csévéző utcait és a Szemeretelep vasútmegállóit) 1985-ben szüntették meg, és helyükre felüljárókat építettek.

⁴¹³ Finomlisztből vagy tésztaféléből egy hónapra egy fő részére legfeljebb 2 kilogramm, kenyérből naponta, fejenként 0,25 kg volt eladható a megfelelő jegy ellenében.

⁴¹⁴ > 9.230/1941. ME. r. 15. §; 100.300/1942. KöM. r. 9. §

⁴¹⁵ > 131.151/1942. HM. r.

⁴¹⁶ > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

géppark hadászati feladat teljesítése érdekében igen nagy mértékben elvonásra került a polgári személyszállítástól. Azonban, ennek ellenére, a magyar-szlovák légügyi megállapodás értelmében, 1942. július elejétől a breslau–berlini *MALERT* járat heti egy alkalommal Budapest–Pozsony–Bécs–Breslau–Berlin útvonalon is közlekedett.⁴¹⁷ A megnövekedett igények miatt a *Deutsche Lufthansa* 1942. szeptember 1-től a Budapesten keresztül közlekedő Berlin–...–Athén járatát sűrűbben teljesítette. A magyar fővárost szintén érintő Berlin–...–Isztambul útvonal 1941. és 1942. folyamán esetenként közlekedett.⁴¹⁸ (A Budapesti Közforgalmi Repülőtér a háború előre haladtával, a lehetőségektől és körülményektől függő mértékben továbbra is működött a *Magyar Vöröskereszt Egylet* légi mentőszolgálat és annak központi állomása.⁴¹⁹)

A II. világháború első felében – de nem a harci események következtében – két olyan menetrend szerinti utasszállító járat repülőgépe is lezuhant, amelyek Budapestre, illetve a magyar fővárosból kiindulva közlekedtek. A *Deutsche Lufthansa* által teljesített mindkettő út eseménye során a fedélzeten tartózkodók életüket veszítették.⁴²⁰

A hadban álló **Magyarország fővárosa ellen a szovjet légierő első légi támadását** 1942. szeptember 4-ről 5-re virradó éjjel hajtotta végre. (Ehhez a támadóknak akkor már legalább 1.500 km-nyi, központi hatalmak és szövetségeseik által megszállt terület felett kellett átrepülniük.) Az északkeletről, három hullámban berepülő ellenséges kötelékek – összesen 30–40 bombázó repülőgép – észak- és közép-magyarországi településekre és környékükre dobtak le robbanóeszközt. A magyarországi támadás nem csak katonai célú területeket érintettek: a beépített településrészekre hullott romboló- és gyújtóbombák robbanásai polgári épületeket rongáltak meg, s 10 személy életét veszítette, 19-en súlyos sérüléseket szenvedtek. A Budapest ellen 23:35-kor megkezdett művelet során 17 bombát dobtak le, elsősorban a budai Városmajor térségére. Mivel a magyar légtérbe berepülő szovjet bombázók megtévesztési céllal „saját repülőgép” fényjelzést adtak le, ezért a honvédség légvédelmi egységei csak a bombázás megkezdésekor kezdték meg tevékenységüket. A támadás miatt szeptember 5-én országosan és általánosan bevezetésre került az elsötétítés kötelezettsége. A következő, öt hullámban érkező támadásra szeptember 9-ről 10-re virradó éjjel került sor, s a döntően a Tisza–Zemplén vonaltól keletre eső vidéki városokat érintett; a csekély kár mellett hárman haltak meg.⁴²¹

A közép-európai polgári légiközlekedésben már döntő jelentőséggel bíró *Deutsche Lufthansa* üzemeltette a legtöbb nemzetközi járatot Budapestről és azon keresztül is.⁴²² A *MALERT* részvétele a korábbihoz képest is igen jelentősen csökkent a tovább növekvő katonai igénybevételek (elsősorban Budapest és a hadszíntér között, illetve a front

⁴¹⁷ > *MTI* közlemény 1942.06.23.

⁴¹⁸ > *MTI* közlemény 1942.08.29.; [Állami költségvetés az 1942. évre. XIV. fejezet. Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium.: 33. p.; Állami költségvetés az 1943. évre. XVI. fejezet. Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium.: 34. p.]

⁴¹⁹ > *Rendőrségi Zsebkönyv 1944.*: 200. p.

⁴²⁰ A *Deutsche Lufthansa* 1940. november 8-án Berlinből 29 utassal és 9 fős személyzettel Bécsen keresztül Budapestre indult, a 17. számú útvonalat teljesítő *Junkers Ju 90A* repülőgépe Drezdától északkeletre, jegesedés miatt irányíthatatlanná vált és földnek ütközött. Ugyanezen vállalat *Junkers Ju 52/3m* típusú légijárműve 1942. október 22-én, 14 utassal és háromfős személyzettel teljesítette a 17. számú útvonal Budapest–Belgrád szakaszát. A magyar Újvidéket épp csak elhagyta, amikor – hibás felhőhatár-adat miatt – a kelleténél alacsonyabban repült, amelynek következtében a Tarcal-hegységnél (Belgrádtól északnyugatra) hegyoldalnak ütközött.

> [<http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19401108-0> (megtekintve: 2015. 11.08., 10:00); <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19421022-1> (megtekintve: 2015. 11.08., 10:00)]

⁴²¹ > A magyar légvédelem elhárította a nagyszabásúnak... ; A szovjet légierő orvotmadása Budapest és néhány vidéki helység ellen. ; Ujjabb két áldozata van a budapesti bombázásnak.

A front ekkor megközelítőleg a Don folyónál, majd onnan Novgorod–Leningárd vonal mentén húzódtott.

⁴²² > WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

közelében teljesített légi szállítások) miatt. A magyar vállalat 1943. januárjában már csak földi személyzete révén vett részt a nemzetközi polgári légiközlekedésben: a magyar főváros repülőterein kiszolgálták az *Avio Linee Italiane S.A.* még rövid ideig teljesített magyarországi, valamint a *Deutsche Lufthansa* által üzemeltetett, Budapestet érintő járatait. E tevékenység mellett, a *MALERT* – egyedülként maradt útvonalaként – egy ideig még repülte a Budapest–Nagyvárad–Kolozsvár–Marosvásárhely belföldi vonalat, menetrend szerint, napi rendszerességgel, *Focke-Wulf FW 58*-as repülőgéppel.⁴²³ A magyarországi közforgalmi repülés megmaradt polgári személyzetét és repülőgépeit 1943. májusában a *Honvédelmi Minisztérium* irányítása alá rendelték.

A román *LARES* légitársaság – a viszonylatának hosszabb üzemszünete után – 1943. május 3-tól teljesítette ismét a Bukarest–Budapest–Bécs–Berlin járatot.⁴²⁴ Az 1943. őszén (újra)alakult olasz fasiszta kormányzat már csak Észak-Olaszország felett tudott hatalmat gyakorolni. Ebben az időben kezdte meg az *Ala Italiana* – az 1943. augusztusában névváltoztatáson átesett *Ala Littoria* vállalat – hárommotoros *Cant Z-506* típusú vízi repülőgéppel a Salo–Garda-tó–Budapest útvonal teljesítését.⁴²⁵ Ez volt az utolsó alkalom, hogy menetrend szerinti légi járatokat fogadott budapesti vízi repülőgép-állomás. Ezen utasforgalom valószínűleg a Gellért-heggyel szemközti oldalon lévő nemzetközi hajóállomásnál volt ellenőrizve, az 1938. óta a *Magyar Királyi Rendőrség* feladatkörébe tartozó vízi (határ-)rendészeti feladatok részeként. Új polgári légi járat a II. világháború hátralevő időszakában már nem indult Magyarország vonatkozásában.

A légiforgalom és az államhatáron történő átrepülések rádióhullámokkal történő felderítésére, bemérésére, ellenőrzésére a II. világháború által kikényszerített műszaki fejlődés hozott komoly eredményeket Magyarországon (is). Bár kizárólag katonai területen, a légvédelem támogatására alkalmazták, azonban az ország fölé berepülő valamennyi légi jármű felderítését szolgálták az úgynevezett rádiólokátorok. Így, ezek nem csak az ellenséges és a tengelyhatalmak repülőgépeit mérték be, hanem a polgári légiközlekedés járműveit is. A német alapokon, magyar (tovább)fejlesztésű távolfelderítő „Sas” készülék általában 320–340 km hatósugárral működött, de kedvező légköri viszonyok mellett nem volt ritka az 500 km-es látómező sem (pontossága már akkor 1–2 km volt!). Az első ilyen berendezést 1943. novemberében üzemelték be a budapesti János-hegyen, majd azt néhány hét múlva Sáríba, az épülő ferihegyi repülőtértől délre telepítették át.⁴²⁶ A polgári légiforgalom rádiószolgálatát továbbra is a *Magyar Királyi Posta* látta el, ennek szervezeti elemeként még 1941-ben felállították a *Központi Rádiófelügyelőséget*, amely ellátta a repülőszolgálatot és üzemeltette a leszállást elősegítő repülőtéri rádió-iránymérő (gonio) állomásokat is.⁴²⁷ A polgári légiforgalmi irányítást az épülő új ferihegyi repülőtéren egy térképasztállal segítették volna. Ezen a légi útvonalakra feszített fonalakon, elektromos motorral mozgatott repülőgép-

⁴²³ > *MTI*: A magyar légiforgalom háborús tevékenysége.

A teljes 1943. évben már csak 82.625 km-t repültek a *MALERT* említett hat utas szállítására alkalmas repülőgépei, ez a Budapest–...–Marosvásárhely útvonal megközelítőleg 80-szori oda-vissza távolsága. A járatok kihasználtsága az utasokat tekintve 90 %-os, míg légi teher és posta tekintetében 79 %-os volt.

> Légiközlekedés.

⁴²⁴ > Air Transport.

⁴²⁵ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 228. p. ; *MTI*: Mint a légügyi minisztérium közli...

[A járatról a CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER könyven kívül más forrás jelenleg nem ismert, a korabeli sajtó és távirati irodai jelentések nem említik.]

⁴²⁶ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 257–261. p.

⁴²⁷ > SUSÁNSZKY

jelképek jeleztek a megadott útvonalterv és jelentések alapján a légijárművek pillanatnyi helyzetét, haladását.⁴²⁸

Észak-Afrikából már 1943. nyarán megkezdődtek a Románia fölé történő brit–amerikai szövetséges berepülések, valamint ott sor került a hadászati jelentőségű területek bombázásaira is. Ezek igazán gyakorivá majd a dél-olaszországi repülőterek üzembe helyezésével váltak. A keleti front nyugatra húzódásával és Dél-Olaszország megszállásával a magyar repülőterek és hadi létesítményeinek légitámadása a szövetséges légierők részéről már könnyen megvalósíthatóvá vált. Azonban a magyar kormány és a szövetséges haderő titkos egyezménye alapján erre 1944. áprilisáig nem került sor. Hamarosan a Németország felé irányuló hadászati átrepülések is egyre gyakrabban történtek a magyar légtéren keresztül.⁴²⁹

Csepelről 1943. augusztus 1-jére, az egyre jobban kiépülő ferihegyi repülőterre települt át a *Repülőkísérleti Intézet*, valamint Székesfehérvárról a *Repülőkísérleti Műhely* is. Szintén innen végezték a *Pestszentlőrinci Ipartelepek Rt. (PIRT)* repülőgép-gyártó üzemegységei által összeszerelt *Junkers Ju 52/3m* típusú és más, nagyobb katonai légijárművek próbarepüléseit is. Ezeken túlmenően a Budapest légvédelmére rendelt nappali és éjszakai vadászrepülő egységek állomásoztak itt. (A katonai jelenlét mellett a sportrepülőknél is adódott – igaz egyre szerényebb – lehetőség a gyakorlásra, még repülőmodellező verseny megrendezésére is lehetőség volt.⁴³⁰) A ferihegyi utasforgalmi épület munkálatait – a háború egyre nagyobb terhe miatt – 1944. februárjában leállították.⁴³¹ A belpolitikai helyzet alakulása miatt 1944. március 18-a késő estéjén a Német Birodalom hadereje megkezdte Magyarország megszállását. Már másnap, március 19-én a német haderő egy egysége bevonult a ferihegyi repülőterre is, amely majd néhány nap múlva távozott.⁴³²

Budapest és vidékének **első amerikai légi támadására** 1944. április 3-án, délben – a magyarországi német bevonulást fél hónappal követően – került sor. Még aznap este visszatértek a szövetséges repülőgépek. Összesen 1.073 halálos áldozatot követelt az *Egyesült Államok Haderő Légierőjének (United States Army Air Force; USAAF)* két támadó hullámának bombázása. A ferihegyi repülőteret 1944. április 13-án délben érte az első amerikai légitámadás, amely során 70 repülőgép sérült meg. A le- és felszállóműködésben keletkezett károkat három napon belül, földmunkálatokkal kijavították.⁴³³

Az ellenséges légitámadások nem csak a földön álló, hanem levegőben közlekedő utasszállító repülőgépeket is veszélyeztették. A polgári légijárművek szintén célponttá váltak az ellenség számára, mivel a szállítmány összetétele és a szállított személyek nem voltak részükre ismertek, és feltételezhető volt azok hadászati fontossága. Első alkalommal 1944. április 17-én ért szövetséges légitámadás egy Budapestet is érintő járatot, már Szerbia felett repülése közben.⁴³⁴ A *Deutsche Lufthansa* repülőgépei, átmeneti szünet után 1944. május 2-tól ismét leszálltak a budapesti repülőtéren.⁴³⁵

⁴²⁸ > RACZKÓ

⁴²⁹ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 239–240. p. ; GYŐRI SZABÓ: 129–130. p.

⁴³⁰ > *Magyar Világhíradó* 1022. sz.

⁴³¹ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 238. 263–264., 311. p. ; *Ferihegyi pillanatok.*: 10. p.

⁴³² > BAKOS – CZIGLER – HARANGOZÓ: 222. p. ; SZÉKELY Domokos

⁴³³ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 242–243. p. ; *Ferihegyi pillanatok.*: 10. p.

⁴³⁴ Aznap, 1944. április 17-én szövetséges vadászrepülő a Berlin–...–Budapest–...–Athén, 17. számú útvonal Belgrád–Szófia szakaszának teljesítése során, Belgrádtól északnyugatra – nem sokkal a magyar légtér Újvidéknél történt elhagyását követően – rátámadtak a *Deutsche Lufthansa* 4 utassal és háromfős személyzettel közlekedő *Junkers Ju 52/3m* repülőgépére. Az ennek következtében kigyulladt, majd lezuhant légijármű négy utasa és a személyzetének egy tagja meghalt.

> [Web: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19440417-1> (megtekintve: 2015. 11.08., 10:00)]

⁴³⁵ > Traffic.

A magyarországi polgári légi közlekedés felügyeletét és irányítását 1944. május 5-ei hatállyal teljes körűen a *Honvédelmi Minisztérium* alá szervezték.⁴³⁶ A miniszterelnök a *Magyar Királyi Rendőrséget* az 1944. június 21-én kelt rendeletével katonailag szervezett testületté sorolta át, és azt a *Magyar Királyi Csendőrség* felügyelőjének (országos parancsnokának) közös irányítása alá helyezte. A rendőrség állomány-besorolását és szervezetét nagyrészt a csendőrség mintájára alakította át, amelyet fokozatosan kellett végrehajtani. A két szervezet 1944. július 1-jével, vitéz FARAGHÓ Gábor altábornagy (a csendőrség addigi felügyelője) által közös vezetés alá került, a beosztás új megnevezése a „csendőrség és rendőrség felügyelője” lett. A szükséges átszervezések gyakorlati, érdemi megvalósítására már nem került sor végrehajtási rendeletek hiányában és a háború közeledte miatt.⁴³⁷ Amint a háború hadműveletei Magyarországra tövödtek át (1944. augusztusától kezdődően), a rendőrségnek és a csendőrségnek a hadi események miatt szolgálati helyükről távozni kényszerülő fegyveres tagjait áthelyezték a *Magyar Királyi Honvédség* harcoló egységeihez.⁴³⁸

A Budapest délnyugati határában fekvő („budaörsi”) repülőteret első alkalommal 1944. július 27-én érte szövetséges bombatámadás, amely során a forgalmi épület és a repülőgéphangár csak kisebb károkat szenvedett.⁴³⁹ Ennek megfelelően az utasok közlekedése tovább folytatódhatott. A megmarad kevés nemzetközi járatot – az egyre gyakoribb légitámadások miatt – 1944-ben továbbra is a Budapesti („budaörsi”) Közforgalmi Repülőtérről üzemeltették, de a magyar szállító repülőgépek a Székesfehérvártól északra, Csákvár határában lévő kitérő repülőtéren állomásoztak, onnét repültek (főként katonai) szolgálatra a főváros légikikötőjébe.⁴⁴⁰ A Pestszentlőrinc és Vecsés között elterülő ferihegyi repülőtér elleni következő bombatámadásra 1944. június 13-án került sor, amelyet július 27-én és augusztus 9-én ismételtek meg. A félig kész utasforgalmi épület súlyos károkat szenvedett. Az utóbbi támadáskor a *Pestszentlőrinci Ipari telepek Rt. (PIRT)* repülőgép-gyártó üzemegysége is komoly károkat szenvedett, valamint a *Repülőkísérleti Intézet (RKI)* és a *Repülőkísérleti Műhely (RKM)* épületei és berendezései megsemmisültek, számos légijárművel együtt.⁴⁴¹ A mátyásföldi repülőtér – a háború során egyre csökkenő jelentősége miatt – nem szenvedett komoly károkat a szövetséges légitámadások során, azoknak közvetlen célpontjaként nem szerepelt.⁴⁴²

A budapesti események ellenére a *Deutsche Lufthansa* még 1944. év kora őszen is – amikor a frontvonal már a Kárpátoknál húzódott – fenntartotta a Berlin–Bécs–Budapest–Szófia–Thesszaloniki–Athén útvonalát. Úton lévő, menetrend szerinti repülőgép ellen a következő támadás 1944. szeptember 2-án következett be. Az Athén felől érkező járatra három brit vadász-repülőgép csapott le Belgrád térségében.⁴⁴³ A Bukarest valamint Magyarország és a Német Birodalom között közlekedő járatok 1944. augusztus végén, Romániának a tengelyhatalmak oldaláról a szövetségesekhez (szovjetekhez) történt átállásával megszűntek.

⁴³⁶ > 1.560/1944. ME. r.

⁴³⁷ > 2.300/1944. ME. r. ; 151.616/1944. BM. r.

⁴³⁸ > 1939/II. tc. 14. § (5) bek.

⁴³⁹ > CSENGEL-PLANK: 98. p.

⁴⁴⁰ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 228. p.

⁴⁴¹ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 252., 264., 311. p. ; SZÉKELY Domokos

⁴⁴² > WINKLER: *A Mátyásföldi repülőtér története*.

⁴⁴³ A *Deutsche Lufthansa* 1944. szeptember 2-án, a görög fővárosból indult, 17. számú útvonalat teljesítő légijármű Szófiából szállt fel az esemény előtt, s a támadáskor már a szerbiai főváros repülőterének megközelítését hajtotta végre. A német légitársaság megtámadott *Junkers Ju 52/3m* repülőgépének háromfős személyzete és mindkét utasa is életét vesztette a földbe csapódás következtében.

> [Web: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19440902-5> (megtekintve: 2015. 11.08., 10:00)]

HORTHY Miklós kormányzó vezetésével, 1944. október 15-én megkezdődött a vesztesre álló háborúból történő kilépést célul kitűző – később „kiugrási kísérlet” néven ismertté vált – folyamat. Ebből eredően a magyar határátkelőhelyeket, köztük a budapesti nemzetközi repülőtérrel még aznap lezárták.⁴⁴⁴ Otto SKORZENY SS őrnagy (Sturmabführer) *Waffen-SS* egysége a német hadvezetés előzetes tervének megfelelően – „Páncélköl” („Panzerfaust”) műveleti fedőnéven – órákon belül elrabolta az ifjabb HORTHY Miklóst. Erről értesülve, a *BM VII. (Közbiztonsági) Osztályának* vezetője, KIRÁLY Gyula csendőr ezredes utasította az államhatár körzetében lévő csendőr-őrsöket és a repülőtéri csendőr-különítményeket, hogy bármilyen eszközzel akadályozzák meg a kormányzó fiának külföldre szállítását.⁴⁴⁵ Azonban a német bevetési csoport még az emberrablást követően azonnal, repülőgéppel sikeresen kicsempészte az ifjabb HORTHYt Bécsbe. Ebből (is) kifolyólag, másnapra a kiugrási kísérlet a kormányzó lemondásával véget ért, s a németek támogatta *Nyilaskeresztes Párt* alakíthatott kormányt Magyarországon.⁴⁴⁶ A nyilas hatalomátvétel német támogatása részeként, a Budapesti Közforgalmi Repülőtérre egy, Budaörs közelében várakozó német egység – magyar nyilaskeresztes párttag vezetésével – berontott, az ott tartózkodó fegyveres személyeket lefegyverezték, lefogták. A légi kikötő irányítását azonnal átvették a meg szállók.⁴⁴⁷

A *Deutsche Lufthansa* Magyarország felett még 1944. október közepén is repülte menetrend szerinti járatait, annak ellenére, hogy a földi hadműveletek akkor már a Tiszántúlon és a Vajdaságban folytak. Ennek megfelelően a Németország felől érkező polgári repülőgépek ekkorra már csak Budapestig közlekedtek. Október 17-e reggelén, Komárom vármegye felett brit vadász-repülőgépek megtámadták a német légitársaság repülőgépét, miközben 6 utassal és háromfőnyi személyzettel repült. Ennek következtében a *Junkers Ju 52/3m* típusú légijárműnek azonnal kényszerleszállást kellett végrehajtania, s egy utas az életét vesztette az ellenség lövedékeitől.⁴⁴⁸

A háború utolsó hónapjaiban néhány magyar repülőgép-vezető légijárművel külföldre távozott. A *Repülőkísérleti Intézet* egyik polgári berepülőpilótája 1944. december 11-én *M-24* típusú, kétüléses túra-repülőgéppel az amerikai megszállás alatt álló közép-olaszországi Tortorettoig repült.⁴⁴⁹

A polgári repülést korábban szolgáló rádió-berendezések a háború legvégén elpusztultak, vagy üzemképtelenné tették azokat.⁴⁵⁰ A Budaörssel határos Budapesti Közforgalmi Repülőtér – korábbi bombázások következtében megrongálódott – forgalmi épületét a 1944. december 26-án azt hátrahagyni szándékozó megszálló német egység fel kívánta robbantani. Azonban a szolgálatot ellátó repülőtéri magyar személyzet fegyveresen megakadályozta ezt, közülük két fő elesett; a repülőtér légijárműveit a németek így is elszállították vagy megsemmisítették. A légi kikötő ezt követően került a szovjet haderő kezére.⁴⁵¹ Ezzel az egyetlen magyar nemzetközi repülőtér polgári működése megszűnt, azt a szovjet *Munkás-paraszt Vörös Hadsereg* légierije vette haszná-

⁴⁴⁴ > KUNÁR – MOYS

⁴⁴⁵ > KOVÁCS Zoltán András: 125. p.

⁴⁴⁶ > GYÓRI SZABÓ: 137–138. p.

⁴⁴⁷ > TÖ. ME.–SK.: Nidosi Imre a népbíróság előtt.

⁴⁴⁸ > [Web: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19441017-1> (megtekintve: 2015.11.08., 10:00)]

⁴⁴⁹ > [Web: http://hvgc.hu/8-hu-hirek/36-itthon-az-m-24#!fortepan_46245 illetve: <http://hvgc.hu/component/phocadownload/category/1-root?download=2:m-24-ismerteto> (megtekintve: 2020.02.14., 22:00)]

A HA-NAN lajstromjelű – a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* által gyártott, 105 lóerős, 710 kg felszálló-tömegű – repülőgépet SZÜCS Dénes vezette, utasa egy lengyel mérnök-társa volt.

⁴⁵⁰ > SUSÁNSZKY

⁴⁵¹ > CSENGEL-PLANK: 98. p. ; PÁLMÁNY: 623. p.

latba. A ferihegyi repülőtér romokban álló épületeit, felszaggatott leszállómezejét 1944. december 28-án szállták meg szovjet csapatok. A lényegében sértetlen mátyásföldi repülőtér egy hét múlva, 1945. január 3-án kerül ellenséges kézre.

A magyar főváros valamennyi repülőtere és leszállómezeje a megszálló erők kezére került, s az 1944. decemberétől már a Dunántúlon zajló katonai hadmozdulatok és az azt követő szovjet megszállás végleg megszüntette a polgári jellegű repülés elvi lehetőségét is a magyar légtérben.



A magyar légiközlekedés és ellenőrzésének újjászervezése, 1945–1956

A II. világháború a legtöbb harcoló felet kimerítette, ez különösen igaz volt a tengely-hatalmakra és szövetségeseikre. A Magyarországon folyó hadműveletek, bombázások – akárcsak a legtöbb európai országban – a polgári lakosság ezreinek életét követelte. Magyar állampolgárok tízezreit hurcolták haláltáborokba vallásuk, származásuk vagy éppen politikai meggyőződésük miatt. A hazánkat megszálló szovjet haderő katonái által elkövetett bűncselekményeken túlmenően, szinte azonnal megkezdődött felsőbb utasítás alapján a polgári lakosság körében végrehajtott rabszolgagyűjtés („málenkij robot”-ra), majd jogellenes átszállításuk a Szovjetunió távoli vidékeire. Magyarország fővárosa, hadászati jelentőségű vasúti csomópontjai és üzemei is romokban heverték. A II. világháború utolsó szakaszában, 1944. októberében, Moszkvában, CHURCHILL és SZTÁLIN által kialakított érdekarányok és -határok szerint, 1945. nyarán kialakult a két hatalmi tömb, az Amerikai Egyesült Államok és nyugat-európai szövetségesei, illetve a Szovjetunió vezetésével. Magyarország a megállapodásnak megfelelően az utóbbi vonzásába került. Ez majd hosszú időre befolyásolta Magyarország nemzetközi légi közlekedésének fejlődését is.

Az 1945. január 20-án, Moszkvában aláírt magyar–szovjet-szövetséges fegyverszüneti megállapodás függeléke rendelkezett arról, hogy – a békeszerződés életbe lépésének idejéig – a magyar állam a *Szövetséges Főparancsnokság* részére biztosítja mindazokat a katonai repülőtereket, légi közlekedést kiszolgáló létesítményeket és berendezéseket, amelyekre katonai szempontok szerint szüksége lehet. Ezek üzemeltetésére a magyar fél a személyzetet is biztosítja. A magyar légierőt egyúttal a szovjet *Szövetséges Hadsereg-főparancsnokság* alá rendelték.¹ Mivel a magyar polgári légiközlekedés és annak repülőtere akkor még a honvédelmi minisztériumi felügyelet alatt álltak, ezért a szövetségesek valamennyi repülőtéren élvezték a katonai létesítményekre vonatkozó jogait.

A magyarországi polgári légiközlekedés felügyelete már 1945. június 1-jei hatállyal a honvédségtől a *Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium* hatáskörébe került vissza.²

A II. világháború utolsó hónapjaiban a magyar határőrizet a legtöbb szakaszon a front fenntartásában valósult meg. A hadműveletek elvonultával, és az 1945. tavaszán, a szovjet hadsereg által megszállt területeken a lehetőségekhez képest helyreállt a magyar közigazgatás. A korábban a repülőtéri gondnokságokat és légirendészeti feladatokat is ellátó *Magyar Királyi Csendőrséget* – jogosulatlan módon ugyan,³ de – 1945. május 10-ei hatállyal feloszlatták. Feladatköreit az egy időben és újonnan szervezett *Magyar Államrendőrség* vette át. E rendvédelmi szervet két, a belügyminiszter közvetlen irányítása alá helyezett főkapitányságra, a *Budapesti Főkapitányságra* és a *Vidéki Főkapitányságra* osztották. Előbbi Nagy-Budapest területén, utóbbi az ország összes többi részén bírt illetékességgel. Ekkor rendelkezés született arról, hogy a fegyverszüneti megállapodás által megállapított régi-új közigazgatási (állam)határon illetékességgel bíró megyei rendőr-főkapitányságokon belül „határrendőrségi kirendeltségek”

¹ > 1945/V. tc.

² > 2.629/1945. ME. r. ; GYÖRI SZABÓ: 142. p.

³ A törvény által felállított csendőrséget egy minisztertanácsi rendelettel szüntették meg.

kerüljenek felállításra.⁴ Azonban a rendőrség a határforgalom ellenőrzését – immár az 1937-es határokon – majd csak 1945. nyarán, fokozatosan kezdte meg (újra).⁵ A helyzet a nyár végén kezdett rendeződni, amikor az államhatár őrzését – a *Honvédség* határőrizetre rendelt alegységei – sok helyen már megvalósították. A korábbi határátkelőhelyeken, ahol a határrendészeti szolgálatot (is) ellátó rendőri erők még nem álltak fel, ott a katonai határportyázó őrsök a határforgalom ellenőrzését, az „utasellenőrzést” is végrehajtották. Az új magyar kormány belügyminisztere 1945. augusztus 17-én létrehozta a *Magyar Államrendőrség*en belül különálló *Magyar Állami Határrendőrséget*, amely a feladatait az államhatár mentén fekvő határátkelőhelyeken volt hivatott ellátni. A határon át bonyolított légi közlekedéshez kapcsolódóan, a határrendőrök egyedüli feladataként a „légi forgalom megfigyelése” került meghatározásra.⁶ A légirendészeti tennivalók és a légi úton közlekedő polgári személyek ellenőrzése – eltérő rendelkezés hiányában – a repülőtér elhelyezkedése szerint illetékes rendőrkapitányság feladata volt.

A Magyarországon hangsúlyosan a szovjetek vezette *Szövetséges Ellenőrző Bizottság* (SzEB) légi szállításait, futárszolgálatát ellátó szovjet 2. *Légi Hadsereg* 24. *Önálló Repülőosztag* Mátyásföldön állomásozott 1945 és 1947 között. Feladatát akkor *Polikarpov Po-2*-es, *Liszunov Li-2*-es és *Douglas DC-3*-as repülőgépekkel látta el.⁷ Ezen egység, utasítás alapján akár külföldre is teljesített légi utakat, mint az a későbbiekben is ismertetésre kerül. A szovjet légiforgalmi vállalat, az *Aeroflot* (*Аэрофлот*) 1945. nyarán már alkalmi polgári járatot üzemeltetett Moszkvából – közbeeső leszállásokkal – Budapestre, illetve onnan tovább Bécs szovjet megszállás alatt álló repülőterére és Belgrádba is.⁸ A szovjet társaság 1946. május 15-től megkezdte a Moszkva–Vnukovo–Kijev–Lvov–Budapest–Belgrád–Tirana útvonal menetrend szerinti üzemeltetését;⁹ kezdetben *Liszunov Li-2*-es, majd a következő évtől már esetenként *Iljusin Il-12* típusal. E járatok 1947. előtt még a mátyásföldi repülőteret érintették.

Chicagóban, 1944. december 7-én a II. világháborúban szövetséges vagy semleges 38 állam részvételével – majd a következő bő fél év során 14 további országgal kiegészülve – aláírásra került az **Egyezmény a Nemzetközi Polgári Repülésről**, amely létrehozta a *Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet* (*International Civil Aviation Organisation*; ICAO). Ez majd a létrejött *Egyesült Nemzetek Szervezetének* (ENSz) egyik szakosított szerve lett. A háborúban az aláírókkal szemben hadat viselők felvétele az Egyezményhez az ICAO Közgyűlésének négyötödös jóváhagyásával, a meghatározott feltételek teljesülése esetén történhetett meg. Azonban csatlakozhatott az aláírókon kívül minden a II. világháborúban semleges állam, illetve az *Egyesült Nemzetek Szervezetének* bármely tagállama vagy az azzal társult ország. Ezek csatlakozásnak egyedüli

⁴ > 1.690/1945. ME. r. ; 1.700/1945. ME. r. ; 6.690/1945. ME. r. ; ZÉTÉNYI

A *Magyar Államrendőrség Vidéki Főkapitánysága* vármegyéenként megyei rendőr-főkapitányságra volt tagozva, amelyek helyi szervekre (városi és járási kapitányságokra, illetve rendőrbizottságokra) osztódott.

⁵ Így fordulhatott elő, hogy 1945. júniusában Curtici (Kürtös) román határátkelőhelyen, az ottani határrendőrök által kiléptetett utast Lőkősháza magyar határátkelőhelyeken nem ellenőrizte magyar rendőr vagy hatóság.

> [Korabeli magyar útlevél tartalma alapján.]

⁶ > 145.389/1945. BM. r.

Azonban azokon a határátkelőhelyeken, ahol határrendőr kapitányság még nem állt fel, vagy szervezés alatt állt, ott még 1945. novemberében is a honvéd határőrség végezte a határforgalom-ellenőrzést, ahol ezt helyi rendőrség végezte, ott a határőrség részére e feladatot át kellett adni. A kedvező létszámhelyzet és szervezés hatására 1946. március 8-án a közúti és vasúti határátkelőhelyeken áthaladó személyek ellenőrzését már mindenhol a *Határrendőrség* végezte, az addigi elnevezés helyébe 1946. április 14-től pedig *Magyar Államrendőrség Határrendészeti Kapitányság* került.

> NAGY György: A magyar határforgalom ellenőrzésének sajátosságai 1945–2005. ; 215.908/1946. BM. r.

⁷ > VÁNDOR Károly

⁸ > MTI: A Szovjetunió polgári repülői békében és háborúban. ; Russian expansion.

⁹ > *Хроника событий – 1940-1949 год.*

feltétele az volt, hogy a csatlakozási szándékról szóló hivatalos értesítést megküldjék az Amerikai Egyesült Államok kormánya részére. Azaz, ENSz tagságuk révén a volt tengelyhatalmak és a háborúban mellettük harcoló országok – szándékuk fennállása esetén – az aláírókkal azonos joggal vehettek részt a Chicagói Egyezményben. (Ez jelentős különbség volt a párizsi egyezményhez képest.) Az Egyezmény megerősítette az 1919-ben, Párizsban aláírt CINA azon határozmányát, hogy „minden Államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg”. A rendelkezések kizárólag a polgári légijárművekre voltak alkalmazhatók, azok nem szabályozták az állami – azaz katonai, rend- és vámőri – repülő eszközök államok közötti közlekedését. A szerződő / aláíró államok nem menetrend szerint közlekedő légijárművei részére biztosítva volt az átrepülés és a nem kereskedelmi célú leszállás joga külön engedély nélkül. Ez esetben azonban az érintett ország megkövetelhetette a területén fekvő vámrepülőtéren történő leszállást, illetve a kijelölt útvonal(ak) használatát. A menetrend szerinti nemzetközi légi járatot teljesítő, másik szerződő / aláíró állam felett átrepülő vagy ott leszálló légijármű csak az illető ország engedélyével / hozzájárulásával közlekedhetett.¹⁰ A Chicagói Egyezmény hatályba lépésével és az ICAO létrejöttével egy időben, 1947. április 4-én megszűnt a CINA és az azt létrehozó 1919. évi párizsi nemzetközi légiközlekedési megállapodás. Magyarország háborúban való szerepvállalása miatt a csatlakozás igen szigorú feltételei, illetve az idők folyamán megváltozott nemzetközi viszonyok miatt a magyar állam majd csak jelentősen később csatlakozott az 1944. évi Chicagói Egyezményhez.

{ Nemzetközi kitekintés. } Az Egyesült Királyságban, a BOAC által üzemeltetett, de katonai felügyelet alatt álló utasszállítást 1945. őszén megnyitották a kereskedelmi célok és polgári utazóközönség előtt is. A brit (európai) légtérben, a háború eleje óta meglévő teljes polgári légiközlekedési korlátozást 1946. január 1-jével oldották fel; az ország légi forgalmát akkor 21 rádióállomás útján irányították és 35 leszállómező rendelkezett megközelítés-irányító rendszerrel. London betonozott leszállópályákkal kialakított új repülőterét – immár a fővárostól ismét nyugatra – 1946. május 31-én nyitották meg Heathrow település környezetében; hivatalos neve akkor London-Central volt. A kezdeti hónapokban még sátrakban szolgálták ki és ellenőrizték az utazókat, majd hamarosan megkezdődtek az ideiglenes, idővel az állandó épületek munkálatai.¹¹

A magyarországi polgári légiforgalom újraindulása

A MALERT jogilag még működött, azonban üzemképes utasszállító repülőgép híján – bár a holland KLM-mel még megpróbált kapcsolatot kiépíteni – repülőtevékenységét nem tudta újraindítani, így 1946. folyamán felszámolásra került. Már 1945. augusztusában tárgyaltak magyar és szovjet illetékesek egy közös légiközlekedési vállalat létrehozásáról. Ennek megvalósítása érdekében a Szovjetunió repülőgépeket és szakembereket is biztosított, ezáltal egyértelműen jelentős befolyást szerezve az újrainduló magyar polgári légiközlekedésben. A *Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság* (röviden: MASZOVLET) létrehozásáról szóló egyezményt 1946. március 29-én írta alá a két állam képviselője. A fele-fele részben magyar és szovjet vállalat repü-

¹⁰ > 1971/25. tvr.

¹¹ > PENROSE: 145–147., 152. p.

A heathrow-i repülőteret eredetileg katonainak, távolsági repülőgépek igényeinek megfelelően alakították ki. Azonban még üzembe helyezését megelőzően véget ért a II. világháború. A tengerentúli forgalmat lebonyolító nagy hatótávolságú és nagy sebességű repülőgépek megnövekedett kifutópálya-igénye és -minősége miatt alkalmasnak bizonyult a polgári hasznosítására. A kiszolgáló épületeit a polgári légiforgalom igényeinek megfelelően alakították át, illetve építették meg.

lőgépeit, kiszolgáló eszközeit, továbbá hajózó személyzetének egy részét a Szovjetunió légitársasága, az *Aeroflot* biztosította. Magyar részről a repülőterek ingatlanjainak bérletét természetben adták a részvénytársaságban képviselt hányadért cserében. A megszűnő *MALERT* személyi állományának nagyját 1946. augusztus 1-jével a magyar-szovjet légitársaság átvette, akik a korai repülőszemélyzet számottevő részét alkották.¹² A *MASZOVLET* egyedüli magyar vállalként rendelkezett a polgári kereskedelmi légi forgalom (bel- és külföldi, személy- és áruszállítás) és a gazdasági repülés lebonyolítás jogával. (A későbbi szocialista országokban sorra alakultak szovjet részesedéssel légi-közlekedési vállalatok. Így, többek között a román-szovjet *TARS-t*¹³ 1945. augusztusában, a bolgár-szovjet *TABSO-t*¹⁴ [*TABCO*] 1948. novemberében hozták létre; utóbbi tényleges működését csak 1949. augusztusában kezdte meg.)

A II. világháború során a Budapest környéki polgári, gyári és katonai repülőterek súlyos találatokat szenvedtek. Az állandó polgári légiforgalom beindításához a legkevesebb kárt szenvedett korábbi nemzetközi repülőtér, a Budapest délnyugati határában lévő („budaörsi”) felújítását kezdték meg.

Az új, magyar-szovjet légitársaság a kezdeti időszakban – a ferihegyi felújítások és építkezések halasztásai miatt – a helyreállítás alatt álló „budaörsi” repülőtéren rendezkedett be. A kisebb / súlyosabb károkat szenvedett repülőterek és épületeik felújítása is megkezdődött, s már 1946. végéig többet meg tudtak nyitni a polgári légiforgalom számára. A szervezési, újjáépítési és beszerzési feladatok miatt, a menetrend szerinti légi járatok megindítására majd csak 1946. őszén került sor. A belföldi kereskedelmi légi közlekedés kiépítését, majd fejlődését jelentősen befolyásolta a háború következtében komoly károkat szenvedett vasúthálózat terhelhetősége, a személyszállítás rossz körülményei és a kormányzati akarat is. Mindezek ellenére a belföldi utaslétszámot később is csak jelentős díjcsökkentés árán tudták növelni, ami azonban tovább fokozta a légitársaság veszteségét.¹⁵

Magyarországon az **alkalmi nemzetközi légi határforgalom** már igen korán újraindult. A „budaörsi” repülőtér még felújítás alatt állt, azonban az állami vezetők, majd fontosabb küldöttségek és polgári személyek külföldi / magyarországi látogatása gyakorta légi utazást igényelt. Az 1945–1947. évek során, a különjáratokkal államhatárt átlépő polgári légi utasok ismét az – elsősorban katonai célokat szolgáló – **Mátyásföldi Repülőtéren** kerültek átléptetésre. Az egyre gyakoribbá váló, de továbbra is alkalmi utasforgalom ellenére a mátyásföldi repülőtér fogadóépületének helyreállítására nem került sor. Szintén e korábbi nemzetközi légikikötő volt a helyszíne még 1945. őszén a **háborús bűnökkel vádolt magyar személyek átadásának** is. A külföldön letartóztatott magyar állampolgárokat – a magyar kormány hivatalos kérésére – a *Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SzEB)* amerikai kísérettel, *Douglas C-47-es* szállító-repülőgépekkel 1945. október 3-án, továbbá október 9-én és 26-án szállította Mátyásföldre. Ezek voltak az első esetek, amikor nemzetközi kiadatás keretében, légi úton hoztak Magyarországra személyeket. A körözött állampolgárok „beléptetése”, azaz okmányon történő átadás-átvétele a repülőgép ajtajánál, a lépcső aljában történt meg, személyesen PÉTER Gábor rendőr vezérőrnagy, a *Magyar Államrendőrség Politikai Rendészeti Osztály* vezetője által.¹⁶

¹² FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 30. p. ; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

¹³ Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

¹⁴ Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

¹⁵ ÁBRAHÁM ; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

¹⁶ BOÉR ; *Mafirt Heti Hírek* 8. ; *Mafirt Krónika* 10.

A légirendészeti feladatok kizárólagos ellátására a belügyminiszter első alkalommal 1946. március 16-án hozott létre elsőfokú hatóságot. A légiközlekedés rendészeti feladatainak ellátása, a repülőterek létesítményeinek és a repülőgépek őrzése, védelme céljából **légiforgalmi rendőrkapitányságok létrehozása** került elrendelésre, amelyek alárendeltségébe szükség szerint rendőrkirendeltségeket és -őrsöket szerveztek. Erre részben az előfordult lopások, részben pedig az esetleges szabotőrök tevékenységének megakadályozása miatt volt szükség.¹⁷ A légi közlekedéshez kapcsolódó legtöbb tevékenység engedélyezése a légiforgalmi kapitányságok hatáskörébe került. Ezzel a rendvédelmi szerv a légügyi hatósági teendőket is ellátta. A Magyar Államrendőrség szervezetébe tartozó légiforgalmi rendőrhatalóság szolgálati irányítását és felügyeletét a belügyminiszter közvetlenül gyakorolta. A légiforgalmi rendőrség feladatai a repülőterek közrendjének és közbiztonságának fenntartásán kívül többek között kiterjedt a korlátozás alá eső tárgyak megfelelő szállításának felügyeletére is. E hatóság látta el a nemzetközi légi közlekedés esetében mindazokat a teendőket, amelyek szárazföldön a határrendőrség ügykörébe tartoztak, így a külföldi viszonylatban közlekedő személyek útlevelének ellenőrzését is. Budapest központi, de átmeneti repülőterének kijelölt „budaörsi” repülőtéren a légiközlekedéshez kapcsolódó valamennyi rendészeti tevékenységet 1946. tavaszától a *Budapest-Budaörsi (I. sz.) Légiforgalmi Rendőrkapitányság* látta el.¹⁸ Azonban a légi kikötő külföldi forgalomban még közel egy évig nem fogadott repülőgépeket menetrend szerint.

A nemzetközi viszonylatú, polgári utasforgalommal is bíró légi közlekedéssel ekkor még egyedülként a mátyásföldi repülőtér rendelkezett. Ott a légirendészeti feladatokat – akkor oda érve ez alatt a külföldi viszonylatban közlekedő utasok okmányainak ellenőrzését is –, 1946. márciusától a *Budapest-Ferihegyi (II. sz.) Légiforgalmi Rendőrkapitányság (II/1) Budapest-Mátyásföldi Légiforgalmi Őrse* hajtotta végre.¹⁹ (Az akkor légi forgalommal nem rendelkező ferihegyi repülőtéren átmenetileg felállításra került légiforgalmi kapitányság. Az időszak ismertetése alább olvasható.) A mátyásföldi repülőtéren polgári személyek alkalmi határátléptetésére még 1947. szeptemberében is több alkalommal sor került; ide érkezett meg 1947. augusztusban a szovjet „Torpedo” labdarugó-csapat is, az *Aeroflot* különjáratával.²⁰ Ugyanitt, október 3-án történt meg a *SzEB* korábbi vezetőjének, Vlagyimir SZVIRIDOV szovjet altábornagynak – polgári személyek kíséretében – történt elutazása is. A búcsúztatásán a köztársasági elnöki hivatalt vezető miniszter részvételével magyar küldöttség, valamint a jugoszláv és csehszlovák követségek képviselői voltak jelen.²¹

A *Vörös Hadsereg* és a szovjet légierő 1947-ig Budapest viszonylatában a mátyásföldi repülőteret használta mind katonák, mind áruk légi szállítására. Azonban nem

¹⁷ 219.084/1946. BM. r. ; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez. ; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

A légiforgalmi kapitányságok és helyi szervei az 1946. tavaszán kelt rendelettel az 1945. májusában megszüntetett csendőrség – mint repülőtéri gondnokságok ellátójának – légirendészeti feladatainak és jogosultságainak teljes körét megkapta.

Légiforgalmi kapitányságok kerültek felállításra 1946. márciusa folyamán Budapest-Budaörsön, Budapest-Ferihegyen, Debrecenben, Miskolcon, Pécsen, Siófok-Balatonkilitin, Szegeden és Szombathelyen. Ezeknek alárendelve további 1–4 légiforgalmi rendőrség működött.

¹⁸ 219.084/1946. BM. r.

¹⁹ 219.084/1946. BM. r.

²⁰ D. – TÉ.: Rics István igazságügyminiszter ... ; D. – LT.: Bernadotte gróf, a Svéd Vöröskereszt elnöke... ; KY. – HNÉ: Elutaztak a szovjetművészek. ; KY. – HNÉ: Ortutay Gyula kultuszminiszter és kísérete... ; KY. – HNÉ: Szmiszlov és Kotov orosz sakknagymesterek Budapestre érkeztek. ; *Mafirt Krónika* 83. ; VM. – HM: A polgármester és kísérete visszaérkezett Moszkvából. ; VM. – HNÉ: A Polgármester Moszkvába.

²¹ KÖ. – D. – VÁ.: Szviridov altábornagy elutazott Budapestről.

csak a Szovjetunió, hanem a SzEB másik két résztvevő állama, az Amerikai Egyesült Államok és az Egyesült Királyság is üzemeltetett katonai futárjáratokat a magyar fővárosba. A britek légi útjait a *Királyi Légierő Szállítási Parancsnoksága* (*Royal Air Force Transport Command*) hajtotta végre, amely 1946–1947-ben heti két alkalommal nem kereskedelmi célú személyszállító járatot is teljesített Budapestre.²²

A **légirendészeti feladatok ellátása nem maradt sokáig szervezetileg különálló.** Az 1946. december közepén életbe lépő újabb belügyminiszteri rendelet a légiközlekedés rendészeti felügyeletét és ellenőrzését már a *Magyar Államrendőrség* területileg illetékes rendőri szervének (rendőrkapitányság) ügykörébe rendelte, amelyet azok a repülőtéri kirendeltségek révén láttak el.²³ A légiközlekedési ügyek ellátásáért felelős és e szakterület engedélyezéseire felruházott polgári hatóságként 1947. júniusában létrehozták a *Légiközlekedési Felügyeletet*, amely egyenrangú, területileg illetékes szervekből állt. Egyidejűleg csökkentették a repülőtéri rendőrkirendeltségek jogköreit, többek között elvéve azok engedélyezési feladatainak egy részét is. Azonban e rendőrkirendeltségek hatáskörében továbbra is megmaradt – a közrend és közbiztonság fenntartása mellett – az utasok, és a külföldi viszonylatban közlekedők útlevelének ellenőrzése. A *Légiközlekedési Felügyelet* repülőtéren illetékes tagjai „a repülőtéri renddel és a légiközlekedéssel összefüggő ügyekben” feladatteljesítésre kérhették fel a szolgálatot teljesítő rendőrségi és vámhivatali közegeket, s azoknak azt a saját szolgálati szabályzatuk keretén belül végre kellett hajtaniuk.²⁴

A külföldre utazó magyar kormánytagok, vagy az *Országgyűlés* bizottságai részére több alkalommal is a meghívó fél biztosította különjáratú repülőgépet.²⁵ A Mátyásföldi Repülőtérrel indult MINDSZENTY József hercegprímás is, aki amerikai katonai repülőgéppel 1946. február 19-én teljesített különjáratú Rómába utazott, s onnét ugyanoda is érkezett vissza március 18-án.²⁶

Az 1946. évtől kezdődően ismét jelentősebb külsőségek közepette **búcsúztatták és fogadták a légi úton utazó magyar és külföldi kormány- vagy parlamenti küldöttségeket.** A különjáratú repülőgéppel utazók hivatalos köszöntése és határátlépéseinek helyszíne 1947. őszeig a Mátyásföldi Repülőtér volt, majd akkortól ismét a budaörsi légi kikötő lett. A magas rangú magyar utazások esetén, a különleges alkalmakkor a repülőtér árboc-sorát zászlók díszítették. Külföldön járó magyar miniszterelnöki küldöttség búcsúztatásán és fogadásán az általában jelen lévő köztársasági elnök mellett, illetve esetenkénti távolmaradásakor is részt vettek a Budapesten maradt magyar miniszterek, magyar katonai és rendőri felső vezetők, továbbá esetenként a SzEB vezető beosztású tagjai és a diplomáciai képviselővezetők is. (A köztársasági elnök repülőtérre érkezésekor az ezt jelző kürtszó, majd a Himnusz elhangzását követően díszszázad is tiszteleggett.) A külföldi utazókat legtöbbször azonos vagy valamelyest magasabb rangú magyar állami és / vagy politikai vezetők, esetenként a nemzetgyűlés elnöke vezette küldöttség köszöntötte. Az érkezők / indulók köszöntésekor elhangzott a zenekar által előadott Himnusz vagy Szózat (és moszkvai utazás alkalmával a Szovjetunió himnusza is), majd a díszszázad tiszteleggett. Az ilyen rendezvények során, a repülőtéren tartózkodó érdeklődők, látogatók és más megjelentek előtt beszédek is elhangzottak. A nyugati

²² > Air Estimates Debated.

²³ > 577.093/1946. BM. r. ; 580.314/1946. BM. r.

A repülőtéri rendőrkirendeltségek felügyeletét a területileg illetékes rendőrkapitányságok látták el. A szakirányítást és e tekintetben a felügyeletüket a belügyminiszter továbbra is közvetlenül gyakorolta.

²⁴ > 21.000/1947. Közl. M. r. ; 291.000/1947. BM. r.

²⁵ > *Mafirt Krónika* 7. ; *Mafirt Krónika* 30. ; *MTI*: Magyarország miniszterelnöke Moszkvába repült.

²⁶ > MÉSZÁROS István

győztes hatalmak küldöttségeit szintén magas rangú magyar bizottság fogadta és búcsúztatta, azonban szerényebb külsőségek mellett és nyilvános beszédek nélkül.²⁷ Külföldi katonai delegációt a II. világháború után első alkalommal 1948. szeptember 16-án fogadtak díszszázad tisztelgésével és katonazenekarral. Akkor a *Magyar Honvédség* százéves évfordulójára magas rangú bolgár katonai és rendőri küldöttség érkezett a „Budaörsi” Repülőtérre.²⁸ A külföldiek ide látogatásai az évtized utolsó harmadától mind inkább az új „baráti”, azaz kommunista vagy szovjet befolyású országból érkező magas rangú állami (ide értendő párt, kormány, országgyűlési, szakszervezeti, vagy más munkásmozgalmi) delegációkat jelentették, akiket általában miniszter(ek) vezette bizottság köszöntött.

A budapesti („budaörsi”) repülőtér 1946. október 15-én nyitották meg a menetrend szerinti, akkor még csak belföldi légiforgalom számára.²⁹ A magyar-szovjet légitársaság bel- és külföldi útjainak teljesítésére – a korábbi amerikai engedély alapján, átalakításokkal gyártott – *Liszunov Li-2* típusú, 21 utasüléssel, kétmotoros, farkerekes szovjet repülőgépeket üzemeltetett. (E mellett két- és háromüléssel *Polikarpov Po-2*-es egymotoros taxi-repülőgépeket is szolgálatba állított, ezeket azonban országhatáron belüli forgalomban üzemeltetett.) Ezt követően, egy évtizeden át a *Li-2*-es repülőgépek a magyar-szovjet és a külföldi üzemeltetésű menetrend szerinti nemzetközi légi forgalom szinte kizárólagos lebonyolítója volt Magyarország viszonylatában.

A magyar légtérben közlekedő légijárművekkel történő kapcsolattartást, azok irányítását, és így az ellenőrzését a *Magyar Posta Repülőtéri Rádióhivatala* látta el. A gyakorlatban ezt majd csak az új készülékek üzembe helyezésével egy időben, 1946. ősztől kezdődően tehetette. Ezt követően azonban már kirendeltségei is működtek a belföldi útvonalhálózatba bekapcsolódó repülőtereken. Végrehajtó személyzete szolgálati tevékenységükben a *MASZOVLET Rádió(irányító) Főosztályának* alárendeltségében dolgozott. A rádió-iránymérést biztosító első (középhullámú) adó-vevő állomás 1946. október 7-én, a budaörsi repülőtéren kezdte meg a szolgálatot, majd még az ősz folyamán Debrecenben és Szombathelyen is átadták azokat. Azonban a *MASZOVLET* repülőgépeinek rövid hullámhosszú rádiókészülékei részére is alkalmas, leszállást segítő berendezéseket a fővárosban is csak 1948-ban helyezték üzembe, majd még az év második felében Pápán, illetve az utóbbit idővel felváltó szombathelyit is. A légijárműveket ezekben az években még továbbra is csak rádió-irányméréssel irányították a magyar légtérben.³⁰ A *Magyar Honvédség* és a *Magyar Államrendőrség* együttműködése révén, az *Országos Légvédelmi Parancsnokság (OLP)* keretén belül 1948. október 1-jén létrehozták az *Országos Légvédelmi Központot (OLK)*, amely repülésfigyelő szolgálatok révén november 15-én megkezdte a légtér katonai megfigyelését. Az *OLK* 1949. ősztől a Budapest XI. kerületi (Kis-Gellérthegy) Schweidel utca katonai épület-

²⁷ › *MTI*: A magyar kormányküldöttség visszaérkezett Budapestre. ; *MTI*: Budapestre érkezett a Moszkvában járt magyar kormányküldöttség. ; *MTI*: Elutaztak a brit parlamenti küldöttség tagjai. ; *MTI*: Megérkezett Budapestre az angol alsóház képviselői küldöttsége. ; *MTI*: Washingtonba utazott a magyar kormányküldöttség.

²⁸ › *MTI*: A honvéd-hét ünnepségeire megérkezett a bolgár és görög küldöttség.

²⁹ › ÁBRAHÁM ; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

Az első magyar légi járat Budapest–Szombathely és Budapest–Debrecen útvonalon indult meg 1946. október 15-én reggel, majd november 4-én a fővárosból Szegedre, illetve december 16-tól – a szombathelyi járat közbeeső állomásként – Győrbe is megindultak a menetrend szerinti járatok. A későbbi években a belföldi hálózat tovább bővült, utolsónként Kaposvárt iktatták be, 1954. ősztől.

A háború utáni első csehszlovákiai, menetrend szerinti belföldi utasszállító légi járat Prága–Pozsony útvonalon, 1946. július 8-án indult meg.

³⁰ › MOYS: Légiforgalmi irányításunk története. ; PÁLMÁNY: 625–628., 634. p. ; SUSÁNSZKY

A *Magyar Posta Repülőtéri Rádióhivatalának* repüléshez kapcsolódó, még megmaradt feladatkörét teljes mértékben 1953. tavaszán vette át a magyar-szovjet légiközlekedési vállalat.

együttműködésében („Sziklaközpont”) került elhelyezésre, azon belül is, a kezdeti évtizedekben a földalatti bunker-rendszerben. Az *OLP* 1951. végén került át ugyanebbe a létesítménybe.³¹

A holland *KLM* még a *MALERT*tel, 1946. nyarán történt kapcsolatfelvételekor érdeklődött budapesti járatnyitási lehetőségekről, azonban a magyar fővárosba végül nem indítottak menetrend szerinti repülőgépet. Ugyanígy nem valósult meg az amerikai *Pan American Airways* magyarországi útvonal-elképzelése sem.³²

{ Nemzetközi kitekintés. } A II. világháborút követő első teljes forgalmi esztendőben, 1946. év folyamán – az *ICAO* becslése szerint – világszerte már 18 millió utast szállítottak kereskedelmi légitársaságok.³³ Ebből Magyarország mindössze kettő ezer személlyel (0,01 %) vette ki a részét, azok is belföldi útvonalakon repültek.

A győztes és nyertes hatalmak Magyarországgal 1947. február 10-én, Párizsban aláírták a **békeszerződést**, amely 1947. szeptember 15-én lépett életbe.³⁴ Ennek értelmében Magyarországot ismét az 1938. január 1-jei államhatárok határolták, azonban attól eltérően Horvátjárfalut, Oroszvárt és Dunacsúnyt – az úgynevezett pozsonyi hídfőt – Csehszlovákia kapta meg. A kereskedelmi repülőgépek nemzetközi forgalmában Magyarország nem biztosíthatott megkülönböztető vagy kizárólagos jogokat egyetlen országnak sem, az ilyen légi közlekedésben az *ENSz* tagállamai azonos jogokat szerezhettek. Viszonosság elvén az *ENSz* országainak kereskedelmi repülőgépei részére a magyar állam biztosította a leszállás nélküli átrepülés jogát. Azonban kivételek csak a II. világháború előtt kötött magyar megállapodások alapján olyan mértékig voltak megengedettek, amelyeket „kereskedelmi szerződések szokásszerűen tartalmaztak”; ugyanez volt érvényes *ENSz* tagállam által biztosított viszonyosságra is. Mindezek azonban nem érintették „Magyarországnak nemzeti védelemre vonatkozó érdekeit”.³⁵ Magyarország nem alkalmazhatott korábban, vagy a szerződés életbe lépésekor német állampolgársággal rendelkező katonai vagy polgári repülőszemélyzetet, repülési szakembert. A magyar állam nem szerezhette meg vagy gyárthatott olyan polgári repülőgépet, amely német, illetve japán szerkesztésű volt, vagy amelyek jelentősebb részei e két államban készültek.³⁶ Magyarország részére légi haderő 90 repülőgép erejéig – amelyből legfeljebb 70 lehetett harci bevetésre alkalmas – engedélyezve volt, amennyiben azok felhasználása a „belső jellegű feladatoknak és a határok helyi védelmének” fenntartására korlátozódtak és „belső bombahordozó berendezéssel ellátva” nem voltak.³⁷ A párizsi békeszerződés a magyar polgári légiközlekedés részére – mint a fentiekben látható

³¹ > ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág.

³² > RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez. ; VE. – GY14.

Az amerikai légiközlekedési vállalat már 1946. tavaszán meg kívánta indítani a New York–Gander–Shannon–London–Bécs–Budapest–Belgrád–Isztambul–Ankara–Teherán–Karachi–Kalkutta járatát. Azonban a *Pan Am* még 1946. őszén is „csak” New York–Gander–Shannon–London útvonalon (London–Párizs külön szárnyvonallal, hetente) üzemeltette *Douglas DC-4*-es repülőgépeit Európába, naponta. A következő év őszén, immár *Lockheed Constellation* repülőgéppel New York–Boston–Shannon–London–Brüsszel–Frankfurt a. M., és New York–London járatot teljesített, London–Párizs és London–Brüsszel–Frankfurt–Prága–Bécs szárnyvonallal (ezt *Douglas DC-3*-as típusal). Vélhetően utóbbinak Budapestig történő meghosszabbítása is lehetőség volt. Végül az Amerikai Egyesült Államok és India között 1947-ben nyílt meg a *Pan Am* légi járata, a Földet körbepülő New York–...–San Francisco viszonylat részeként. Azonban az ezen az útvonalon közlekedő szintén *Lockheed Constellation* repülőgép London és Isztambul között nem szállt le sehol. (A budaörsi repülőtér füves leszállómezeje nem volt alkalmas *Lockheed Constellation* légijárművek fogadására.)

³³ > PENROSE: 151. p.

³⁴ > 1947/XVIII. tc. 2. § ; 11.800/1947. Korm. r.

³⁵ > 1947/XVIII. tc. 2. § 33. cikk

A belföldi kereskedelmi repülésben a külföldi magán- és jogi személyek nem élvezhettek a magyarokkal azonos jogokat.

³⁶ > 1947/XVIII. tc. 2. § 17., 19. cikk

³⁷ > 1947/XVIII. tc. 2. § 12. cikk

– számottevő korlátokat nem támasztott.³⁸ Azonban a légiforgalom a „nyugati” országokkal közel egy évtizedig még nem állt helyre. Ennek elsősorban a magyarországi politikai helyzet és akarat változása, valamint a magyar államhatáron keresztül történő utazás egyre csökkenő lehetősége volt az oka.

A nemzetközi útvonalak megnyitásának érdekében a magyar, és a szovjet érdekövezetbe tartozó államok között 1947. nyaratól aláírásra kerültek új légügyi egyezmények. Ezek nyomán a magyar-szovjet légitársaság megkötötte az üzemközösségi szerződéseket az érintett országok légiközlekedési vállalataival.³⁹ A külföldi légi kapcsolatok kiépítését elsősorban a várható igénybevétel és a nemzetközi kapcsolatok befolyásolták.⁴⁰ A II. világháború előtt kötött kétoldalú légiközlekedési megállapodások helyébe esetenként újabbakat kötöttek, azonban több is hatályban maradt a következő évtizedekben is. Így az 1933. októberében életbe lépett magyar-olasz és az 1937. elejétől alkalmazott magyar-svájci légiforgalmi egyezmények majd még az 1960-as évek közepén is érvényben voltak.⁴¹ A két háború között kötött kétoldalú megállapodások mellett Magyarországon is hatályban maradtak sokállami szerződések, amelyhez még az 1930-as években csatlakozott a magyar állam. Így az 1936-tól alkalmazott, nemzetközi légifuvarozást szabályozó 1929. évi varsói, és a magyar jogba 1937-ben beemelt, a légijárművek biztosítási lefoglalására 1933-ban kötött római egyezmények is.⁴²

A *MASZOVLET* már a nemzetközi menetrend szerinti járatai beindítása előtt több külföldre irányuló különjáratot teljesített, némelyiket a szovjet érdekövezeten kívül eső országokba. Az olaszországi Velencébe már 1947. áprilisában indult különjárat, majd május 5-én a magyar labdarúgó-válogatottat a Torinóban megrendezésre kerülő mérkőzésre szállította a magyar-szovjet vállalat. A *Li-2*-es repülőgép Budapest–(Bari)–Torino útvonalon, majd ellenkező irányban repült. Az 1947. április 3-án, majd az követően további egy alkalommal, a svájci *Swiss Air Lines* által végrehajtott Zürich–Budapest különjárat után, a *MASZOVLET* szovjet személyzettel 1947. június 10-én azonos útvonalat teljesített szerződés alapján, majd június 11-én hasonlóképpen a Budapest–Prága viszonylatot is.⁴³

³⁸ A német és japán eredetű légijárművekre vonatkozó tilalmak – e két vesztes ország ipari lehetőségei miatt – akkor hátrányt nem okoztak Magyarországnak. Ugyanígy a magyarországi állami polgári légiforgalomból csak a korábban vagy akkor német állampolgársággal rendelkező szakembereket zárták ki.

³⁹ RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

A légi járatok már akkor megindultak Magyarország és külföld között – igaz, már a párizsi béke aláírását követően –, amikor még fegyverszünettel szüneteltetett hadiállapot állt fent köztük. Mint a párizsi békeszerződést aláíró államok között, úgy egyidejűleg Magyarország és Románia viszonyában fennálló hadiállapot szintén a párizsi békeszerződés 1947. szeptember 15-én történő életbelépésével egy időben szűnt meg. A hadban álló felek közötti harcok már 1945. elején felfüggesztésre kerültek. A II. világháború befejezését követően az első magyar légügyi egyezmények a következők voltak: csehszlovák-magyar 1947. június 9., lengyel-magyar 1947. augusztus 28., bolgár-magyar 1949. június 1.

Azonban más volt a helyzet Németország esetében. Miután a Szovjetunió és Németország között 1955. január végén, a békeszerződés akkor történt életbe lépésével megszűnt a hadiállapot, Magyarország is hasonló megállapodást kötött a német állammal, 1955. március 18-ai hatállyal. Majd csak ezt követően, 1955. szeptember 10-én került aláírásra a kelet-német-magyar polgári légiközlekedési egyezmény. Azonban magyar légi járatok akkor már több mint egy éve menetrend szerint közlekedtek Budapest és Kelet-Berlin között.

› 1947/XVIII. tc. 2. § 8. cikk ; 11.800/1947. Korm. r. ; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 62. p.

⁴⁰ A magyar-szovjet *MASZOVLET* főpilótájának 1947-ben KUCSERA Józsefet nevezték ki, aki az 1920-as évektől a francia-román *CFRNA*, majd a francia *CIDNA*, végül pedig a *MALERT* pilótája volt, a II. világháború kitöréséig.

› WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ...

⁴¹ › 27/1964. MT. r. 44. § (2) bek.

⁴² › 27/1964. MT. r. 44. § (2) bek.

⁴³ › FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 30–31. p. ; LATHAM: 56. p. ; *MTI*: Hivatalos svájci nyilatkozat a zürich–budapesti repülőjáratról kapcsolatban. ; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez. ; ZAINKÓ: Olimpiai járatok.

A Budapest–(Bari)–Torino útvonal a közvetlen, 1.000 km-es út helyett – nagy valószínűséggel a beszerezhető, kerülőutas útvonal-engedély miatt – 1.700 km-t tett ki

A **menetrend szerinti nemzetközi légiforgalom** a budapesti („budaörsi”) nemzetközi repülőtérén – Magyarországgal kötött békeszerződés aláírását követően, de annak életbe lépése előtt – 1947. május 23-án indult meg újra. Aznap a Budapest–Arad–Bukarest útvonalon, a *MASZOVLET* és a román-szovjet *TARS*-szal⁴⁴ közös üzemeltetésben indult meg a menetrend szerinti közlekedés; a két vállalat heti egy–egy járatot repült (az elsőt a magyar-szovjet vállalat teljesítette, amely Arad érintése nélkül üzemeltette az útvonalat). Azév június 19-én nyílt meg a Budapest–Pozsony–Prága járat; ezen az útvonalon a csehszlovák ČSA által teljesített menet közbeeső leszállása feltételes volt, míg a magyar-szovjet légitársaság pedig közvetlen repült a két főváros között. A szovjet légitársaság, az *Aeroflot* 1947. október 1-jén nyitotta meg rendszeres menetrend szerinti állandó járatát, amely Moszkvából – közbeeső leszállással – Budapestig, illetve a magyar fővároson keresztül Bécs–Aspernig közlekedett. Ekkortól e vállalat a mátyásföldi helyett már a budaörsi repülőtérre vette igénybe. A Budapest–Varsó útvonal október 6-án indult meg a *MASZOVLET* és a lengyel *LOT* közös járatként, heti két alkalommal, amelyből az egyiket a varsói székhelyű vállalat Varsó–Budapest–Belgrád útvonal részeként repült. A következő évben a lengyel járat már csak igény esetén repült tovább a magyar fővárosból a jugoszlávba. A Budapest–Belgrád útvonal – bő fél évtized után első alkalommal – 1947. december 1-jén indult újra, a magyar-szovjet, illetve a jugoszláv-szovjet *JUSTA*⁴⁵ légiközlekedési vállalat társult üzemeltetésében, amelyet heti kétszer, felváltva teljesítették.⁴⁶ A *MASZOVLET* belföldi futár- és légitaxi-szolgáltatásban részt vevő *Polikarpov Po-2*-es repülőgépei közül az egyikkel 1947. körül, egy alkalommal nemzetközi különutat is teljesítettek; akkor egy férfi utazott Budapestről Pozsonyba.⁴⁷ Az 1945. tavaszán, piaci alapokon létrehozott *International Air Transport Association* (IATA; *Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség*) szervezetnek a *MASZOVLET* anyagi okból (a tagsági díjhoz szükséges valuta hiánya) sosem lett tagja, de számos alkalommal, megfigyelői minőségben részt vehetett ülésein.⁴⁸

A közforgalmi és más polgári (sport- és magáncélú) **légiközlekedés hatósági irányító, felügyelő és a vonatkozó szabályok végrehajtásának ellenőrző feladatait** 1947. elejétől, budapest-budaörsi repülőtér központtal a *Közlekedésügyi Minisztérium* felügyelete alá tartozó *Közforgalmi Repülőterek Igazgatósága* látta el. Ennek területi-helyi szervei, a *Közforgalmi Repülőtér-gondnokságok* („felügyelőségek”) két fővárosi és hat vidéki repülőtérén⁴⁹ működtek. Az igazgatóság és alárendelt gondnokságai sze-

Ezt követően zárójeltek között azon települések, szakaszok kerülnek jelölésre, amelyek budapesti kiindulással / érkezéssel nem voltak igénybe vehetőek, különjáratok esetén jellemzően műszaki pihenőként szolgáltak az ottani leszállások.

⁴⁴ Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

⁴⁵ Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

⁴⁶ > FÖLDESI: *Öt évtized számyakon*: 31. p.; LATHAM: 56. p.; *MTI* közlemény 1947.10.09.; *MTI*: Megindult a budapest-varsói légiforgalom.; *MTI*: Megnyílik a Budapest-Belgrád-i repülővonal.; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

A magyar és a lengyel főváros közötti viszonylat menetrend szerint *Liszunov Li-2*-es típusal került teljesítésre, azonban a *LOT* első járatát (október 8-án) francia *SNCASE SE.161 Languedoc* típusú, 33 utas szállítására is alkalmas repülőgéppel teljesítette. (Utóbbi típust, motorhibák és a külföldi balesetek miatt, a lengyel vállalat már a következő év nyarán kivonta forgalmából.)

> [A (lengyel) *Polska Agencja Prasowa* archívumának 1947. október 8-ai fényképfelvétele és képaláírása alapján, amely 2019. decemberében Varsó-Okęcie repülőtér fennállásának 85. évfordulójára rendezett képtárlat részét képezte.]

{ Nemzetközi kitekintés. } Csehszlovákia esetében, a Prága és Varsó közötti menetrend szerinti légi forgalom 1946. augusztus 6-án indult meg, Prága–Belgrád útvonalon pedig augusztus 15-én.

⁴⁷ > PÉTERDI

⁴⁸ > RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

⁴⁹ A *Budapest-Budaörsi*, illetve a *Budapest-Ferihegyi Közforgalmi Repülőtér-gondnokság* mellett Debrecenben, Győrött, Miskolcon, Pécsen, Szombathelyen és Szegeden működött helyi légügyi hatóság.

mélyzetének rendszeresített összlétszáma a kezdetben 33, majd 1948. végén 84 fő volt, amelyből 22 fő „nem rendszeres alkalmazott” volt.⁵⁰

A **légirendészetet szabályozó belügyminiszeri rendelet** 1947. nyarán ismét módosult, majd végrehajtásának tökéletesítése érdekében 1947. november 9-én véglegesítették a repülőtéri rendőrkirendeltségek szervezeti alárendeltségét. Ennek értelmében a budapesti („budaörsi”) nemzetközi repülőtérén – a légirendészeti hatósági tevékenység részeként – az államhatárt átlépő (nemzetközi) utasforgalom ellenőrzését a *Magyar Államrendőrség Budapesti Főkapitánysága XI. kerületi Kapitányságának Budaörsi Repülőtéri Rendőrkirendeltségének* (röviden *Budaörsi Repülőtéri Rendőrkirendeltség*) állománya látta el. (A légi kikötő és létesítményinek őrzését ellátó rendőrségi őrszemélyzet a repülőtéri rendőrkirendeltség alá beosztott rendőrörshöz tartozott.) Az itt állományban lévő valamennyi rendőr a repülőtéri szolgálatokon kívül egyéb szolgálatra nem volt beosztatható.⁵¹ A fővárosi és vidéki repülőtéri rendőrkirendeltségeken 1947. év decemberében szolgálatot teljesítő rendőrök összlétszáma 109 fő volt.⁵² A már nemzetközi forgalommal is rendelkező budaörsi repülőtéri rendőrkirendeltség vezetőjét, HÍDVÉGI Zoltán rendőr főhadnagyot 1948. körül JÁVOR László rendőr főhadnagy követte.⁵³ A budaörsi repülőtér állandó nemzetközi légi forgalmának megindításához közeledve, a *Központi Vámigazgatóság* – az állandó vámhivatali jelenlét biztosítása végett – még 1947. április 19-én kirendeltséget állított fel a felújított budapesti légikikötőben.⁵⁴

A nemzetközi viszonylatú **légi utasforgalom ellenőrzése** néhány részletében eltért a többi átkelőhely-típusnál alkalmazottól. A **külföldi járat indulása előtt** kellő idővel a poggyászaikkal várakozó utasokat a földszinti terembe kísérték, majd útleveleiket összegyűjtötték. Ezt követően, a beszálló utasok névjegyzékét (utaslistát) összevetették az úti okmányok adataival. Ezután a repülőtéri rendőri kirendeltségvezető (távollétében a kijelölt helyettese) az útleveleket személyesen volt köteles ellenőrizni; ennek során vizsgálnia kellett az okmány érvényességét, és külföldiek esetében az idegenrendészeti szabályok betartását. A rendben találtakat egy nyomozó rendőr altisztnek adta tovább, aki elvégezte az útlevélkezelési (azaz priorálási, majd az adatrögzítési és útlevél-bélyegzési) feladatokat. Ezt követően került végrehajtásra a vámvizsgálat, amelyen az ügyeletes rendőrtiszt szemlézett. A beszállítás során, az útlevélkezelő rendőr az útleveleket személyazonosítás után egyesével visszaadta. A **nemzetközi viszonylatból érkező repülőgép** utasainak és személyzetének létszámáról a kiinduló állomás rádióon előzetesen tájékoztatta a budapesti repülőtérteret. Az utasok útleveleit és a hajózók okmányait az úgynevezett „startügyeletes” még az érkezettek repülőgépből történő kiszállása előtt átvette, összegyűjtötte, s azok darabszámát egyeztetette a fedélzeten utazók lejelentett számával. (Kedvező időjárási körülmények között az utazók okmányainak összegyűjtésére a repülőgéphez tolt lépcső aljánál került sor.) Ezután az előtérben szolgálatot ellátó 2–3 egyenruhás rendőr az utasokat a földszinti vizsgálóterembe kísért. Ott az úti okmányokat ez esetben is elsőként a kirendeltségvezető ellenőrizte (az okmány és a szükséges vízumok érvényessége, az útlevélszabályok betartása végett),

⁵⁰ > [Állami költségvetés az 1947/48. évre. XVII. fejezet. Közlekedésügyi Minisztérium.: 10., 24. p.; Állami költségvetés az 1949. évre. 4 csoport, közlekedés. 69–72. p.]

⁵¹ > 291.000/1947. BM. r.; 293.300/1947. BM. r.

⁵² > NAGY György: A magyar határforgalom ellenőrzésének sajátosságai 1945–2005.

⁵³ > FARLE; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

JÁVOR László 1946. nyarán, akkor még rendőrnemzetőr alhadnagyként a *Mosonmagyaróvári Határrendőr Kapitányság* állományában szolgált.

> NAGY György: A Határrendőrség humán viszonyai 1945–1946.

⁵⁴ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 30. p.

majd átadta az útlevelezőnek a többi feladat elvégzése céljából. Az utasok az úti okmányukat egyesével, személyazonosítást követően kapták vissza a rendőrtől. A poggyász átvételét követően került végrehajtásra a vámvizsgálat, majd az utasok elhagyták az ellenőrző csarnokot. (A belföldi utasforgalom esetében ekkor még csak a lejelentett induló utaslétszámot vetették össze a repülőgép fedélzetén tartózkodók számával, azonban a rendőr számára gyanús személyt igazoltatták is.) A repülőtéri rendőr kirendeltség vezetője alá rendelt, tiszti rendfokozatú ügyeletes alatt dolgoztak a végrehajtó rendőrök, köztük az általában tisztesi rendfokozattal rendelkező startügyeletesek is. Az ő feladatuk, a fentebb leírtak mellett, a repülőgépek fogadása / indítása és nyilvántartása, valamint a hajózó személyzet szakszolgálati okmányainak ellenőrzése volt.⁵⁵ Az útlevelező ellenőrzési feladat ellátásához, a hamisítások felfedezésére továbbra is csak egyszerű okmányvizsgáló eszközök (ekkor még lényegében csak kézi nagyítók) adtak segítséget.⁵⁶ Az útlevelezés elengedhetetlen eszköze volt még az átléptető-bélyegző is, amely 1947. augusztusáig határátkelőhelyenként eltérő volt Magyarországon. Azonban a budapesti repülőtéren alkalmazott lenyomat egészen 1947. decembereig különbözött a többi átkelőhelyétől.⁵⁷

A magyar állampolgárok külföldre utazásának szabályai az 1940-es évek második felében folyamatosan változtak. Az európai háború befejeztével a magyar állampolgárok útlevelezés kiállítását szigorították, s már a belügyminiszter előzetes engedélye is szükséges volt hozzá. Majd 1945. augusztusától már csak az 1945. május 1-jét követően kiállított útlevelel lehetett külföldre utazni. A magyar határ átlépéséhez – állampolgárságtól függetlenül, így a magyaroknak is –, az utazást megelőzően szükséges volt beszerezni a *Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SzEB)* szovjet vezető tisztviselői által kiállított utazási engedélyt is. A külföldieknek magyar vízum nélkül, az utólagos vízum beszerzésének kötelezettsége mellett lehetőségük volt át- vagy beutazni Magyarországra,⁵⁸ de a *SzEB* engedélynek mindenképpen birtokában kellett lenniük. Ez utóbbi 1946. augusztusától csak annyit enyhült, hogy a különlapos engedély helyett elfogadható lett a prágai és belgrádi szovjet külképviseletek vízuma is. A *SzEB* engedély beszerzésének kötelezettsége csak a Bizottság 1947. szeptember 15-ei feloszlásával szűnt meg. A magyarországi útlevelezési kiállítás során 1947. januárjától már nem volt szükség a belügyminiszteri engedélyre, azt az útlevelezhetőség már saját hatáskörben el-

⁵⁵ > FARLE ; [*A Magyar Rendőr* folyóirat nem ismert nevű fényképészének 1948. decemberi fotóriportja alapján („Útlevelezés vonaton, repülőnél” címen); web: <http://magyarrendor.osaarchivum.org> (megtekintve 2018.05.06. 23:00)] ; [KOVÁCS Géza, a *MAFIRT* fényképésze által 1947.08.13-án készített fényképfelvétel alapján; MTVA Archivum azonosító: MTI-FOTO-759677 és MTI-FOTO-759677, web: <https://archivum.mtva.hu/photobank/item/MTI-FOTO-WkdXSXprSXlnVGRaZ3Uxbmd2NHNPdz09> illetve <https://archivum.mtva.hu/photobank/item/MTI-FOTO-Z2xUdXIKTU45RnEvOHVlaEVaOXgydz09> (megtekintve: 2020.01.07. 23:00.)

⁵⁶ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

Ibolyántúli fényt kibocsátó „kvarclámpák” ekkor még elsősorban csak a büntügyi technikai szolgálatnál voltak elérhetők. Az okmányok meghamisításának felismerésében ezek segítséget adhattak volna, azonban a korszak útlevelei általánosságban nem tartalmaztak még olyan nyomatot, amelyek láthatóvá váltak volna a fénytartományban (is). (Ibolyántúli sugárzásban láthatóvá váló nyomatréteg a magyar útlevelek esetében 1955-ben jelenik meg először; útlevelezés magyar bejegyzések, hitelesítések esetében már az 1940-es évek végétől alkalmazták a fénytartományban is látható párnafestéket.)

⁵⁷ Külön volt egy „BELÉPETT” és egy „KILÉPETT” feliratú bélyegző-nyomólemez, amelynek dátumsora beállítható volt. A szélesebb, nyolcszög alakú bélyegzőfelület alsó részén „BUDAPEST” átkelőhely-név felett stilizált repülőgép-piktogram látható. A körbefutó felirat a hatóságot nevezte meg: „MAGYAR ÁLLAMRENDŐRSÉG LÉGI FORGALMI KAPITÁNYSÁG”. E lenyomatokat 1947. decemberében váltotta fel az országosan egységes lenyomat (szabályos nyolcszög alakú, két belső körszelet keretvonallal) repülőtéri típusára (ez kissé szélesebb volt és repülőgép ábrát tartalmazott), ahol az átkelőhely-név „BUDAÖRS” volt. A nyomófelület szövegét a ferihegyi repülőtérre történt áttelepülést követően sem változtattak meg.

⁵⁸ Ennek oka részben az volt, hogy az új magyar kormány külképviseleti hálózata nem épült még ki, a korábbiak egy része már megszűnt, vagy felszámolás alatt állt.

bírálhatta, azonban az okmányt továbbra is csak indokolt, és annak megfelelően igazolt esetben lehetett kiállítani. Már 1948. januárjában, magyar útlevél tulajdonosa az ismételt (második, többedik) kiutazását csak akkor tehette meg, ha előzetesen kiutazási engedélyt kapott az útlevélhatóságtól. Az útlevélkérelmek jelentős részét már 1948-ban is elutasították, s 1949. nyarától már ismét belügyminiszteri engedélyt kellett kérnie a kiállító hatóságnak minden útlevél kiállításához, amennyiben utóbbi részéről kifogást az adott esetben eleve nem emeltek.⁵⁹

A külföldre (és belföldön) utazó légi utasok részére továbbra is éltek az 1940-as évek első felében hatályban lévő szállítási korlátozások. Így továbbra sem vihettek a fedélzetre képalkotó eszközt (kézipoggyászban sem), és természetesen a fegyver szállítása is tilos volt, kivéve, ha repülőgépen történő birtokban tartására külön engedéllyel bírtak. Ennek ellenőrzése a külföldi viszonylatú járatok esetében az utas- és határforgalom-ellenőrzés részét képezte továbbra is, amelynek végrehajtása a repülőtéri rendvédelmi szervek feladata volt.

Magyar rendőri kísérettel, bűncselekménnyel vádolt személyt külföldre, légi úton csak rendkívül ritka, eseti jelleggel szállítottak a tárgyalt időszakban. Ilyenre került sor 1948. július 13-án, amikor egy lengyel állampolgárságú, háborús bűncselekmény elkövetésével gyanúsított személyt kísértek Varsóba, kiadatás keretében.⁶⁰

A ferihegyi repülőtéren, a háború okozta igen súlyos károk helyreállítására és a félbemaradt építkezések folytatására a magyar kormány 1947. elején 40 millió forintot biztosított, az első hároméves terv keretén belül.⁶¹ A belügyminiszter Budapest-Ferihegyen még 1946. márciusában rendeleti úton létrehozta a *Budapest-Ferihegyi (II.) Légiforgalmi Rendőrkapitányságot*. Ezt, a miniszter még azév végén átszervezte a területileg illetékes rendőrkapitányság *Ferihegyi Repülőtéri Rendőrkirendeltségévé*, amely működését azonban 1947. november 1-ével megszüntette.⁶² (Ennek oka volt az is, hogy itt a tényleges polgári repülés és légiközlekedés majd csak 1950. késő tavaszán indult meg.)

A *Közlekedési Minisztérium* megbízása alapján, 1947-ben megkezdtek az eredetileg kialakított ferihegyi füves leszállómezőre egy 1.800 méter hosszú, szilárd burkolatú kifutópálya tervezését is.⁶³ A repülőtér létesítményeinek felújítása kezdetben lassan haladt, az utasforgalmi épület középső részét csak 1949. áprilisában kezdték el helyreállítani, tovább építeni. Ebben az időben, az *Út- és Vasútépítő Nemzeti Vállalat* kivitelezésében már elkészült a – 350 hektár kiterjedésű területen az uralkodó szélirány vonalában kijelölt, s 1948. júliusában megkezdett – először 1.400 méter hosszú és 60 méter széles betonozott le- és felszállópálya, amelyet annak közepétől egy gurulóút kötött össze a szintén betonozott forgalmi előtérről.⁶⁴ Ekkortól Ferihegy – rossz időjárás, látási viszony esetén – a Budapest délnyugati határában lévő („budaörsi”) nemzetközi légi kikötő kiterő-repülőtere lett, mivel már rendelkezett a megközelítéshez szükséges rádióeszközzel is.⁶⁵ (A felgyorsuló munka hatására, 1950. elejére befejezték az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen létesítmények, és az utasforgalmi épület legszükségesebb termeinek kialakítását.) Ez időben, 1948. tavaszán a ferihegyi repülőtér felújítás utáni, majdani bővítésével akkor még nem terveztek. Azt az akkori elképzelés szerint majd

⁵⁹ > BENCsik – NAGY: 12–20. p.

⁶⁰ > Ékszerboltja volt a Belvárosban ...

⁶¹ > *Ferihegyi pillanatok.*: 12. p.; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

⁶² > 219.084/1946. BM. r.; 580.314/1946. BM. r.; 293.300/1947. BM. r. 6. § (2) bek.

⁶³ > SZÉKELY Domokos

⁶⁴ > *Ferihegyi pillanatok.*: 12. p.; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.; SZÉKELY Domokos; SZÜCS József

⁶⁵ > MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.

számottevően növekvő légi teherforgalom miatt – a ráfordított jelentős összegek, és közelgő kiépíttessége ellenére – ideiglenesnek szánták. Áruszállító repülőgépek fogadására, indítására középtávon új légi kikötő létesítésében gondolkodott a budapesti városvezetés, elsősorban a Csepel-sziget északi csúcsánál kialakítva azt. Távlati célú felvetés volt az Rákospalotától északkeletre fekvő területen (a Mogyoródi- és a Szilaspatak közötti, a Csömör-patak által átszelt síkságon) létesítendő repülőtér.⁶⁶

A MASZOVLET nemzetközi útvonalainak fenntartása nyereséges volt 1947-ben (ellenben a magyarországi belföldi járatok igen jelentős veszteségéhez képest), mégis 1948-ban a prágai kivételével megszüntette a külföldi járatainak teljesítését (a varsói, a belgrádi és a bukaresti járatot részben másik szerződéses vállalat vette át).⁶⁷ Ennek ellenére, 1948. július 28-a és augusztus 14-e között a MASZOVLET az olasz *Trans Adriatica* légitársasággal közösen üzemeltette a Budapest–(Belgrád)–Vence járatot.⁶⁸ Ugyanebben az évben, 1948-ban 36 menetrenden kívüli nemzetközi menetet indított megrendelésre, így finn, francia és svájci nagyvárosok mellett Tiranába is, ahonnan a görögországi polgárháború sérültjeinek egy részét hozták Magyarországra. Az 1948. évi (XIV.) nyári olimpiára szintén a MASZOVLET szállította a magyar sportolók és kíséretének nagy részét, 1948. július végén az Egyesült Királyságba, majd augusztusban vissza, a magyar fővárosba. Az első alkalommal párban repülő légijárművek Budapest–(Prága–Brüsszel)–London, illetve ellenkező irányú útvonalat teljesítették.⁶⁹ Külföldi légitársaságok is repültek alkalmi járatokat a magyar fővárosba. Többek között, a belga SABENA légitársaság 1948. október közepén, *Douglas DC-3*-as repülőgéppel teljesített különjáratot szállította Budapestre, majd vissza a francia „Excelsior Roubaix” labdarúgó-csapatot.⁷⁰ A Budapesten 1948. október 16-ai kezdettel megrendezésre került nemzetközi Szakszervezeti Kongresszusra különjáratú repülőgéppel érkező, számos országból együtt utazó – francia, olasz, holland, lengyel, brit, kínai és magyar állampolgárságú – küldöttek határátléptetése szintén számottevő volt.⁷¹ Az 1949. évben a magyar-szovjet légitársaság már ismét üzemeltette a korábbi nemzetközi útvonalait, és számos különjáratot is teljesített, ekkor már döntően a – magyarországi és nemzetközi politika alakulásának megfelelően – kommunista országok városaiba. Az olasz és a magyar-szovjet vállalat ismét közösen üzemeltetett Vence–Budapest járatot, azonban az 1949-ben csak április 4-e és május 31-e között, heti egy alkalommal közlekedett. (Egyik héten az olasz légitársaság repülőgépe, a másikon a MASZOVLET közlekedett; az előbbi hétfőn teljesítette a Vence–Budapest útvonalat, s másnap visszafelé, míg az utóbbi részvénytársaság pedig hétfőn repülte mindkét irányt).⁷² A bolgár-szovjet TABSO⁷³ 1948. február 13-án megnyitotta Szófia–Belgrád–Budapest járatát.

⁶⁶ MÁLNAI; [*Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottsága 1948. április 21-én tartott rendes közgyűlésének jegyzőkönyve.*: 16. p.]

A korabeli tervekben felmerült területet Mogyoród, Fót, Csömör, és az akkor még önálló közigazgatású Rákosszentmihály, valamint Rákospalota határolta. (Az északnyugati felében ma az M3-as autópálya és az M0-ás körgyűrű csatlakozása, illetve utóbbinak Újpalota-Csömöri csomópontja található.)

⁶⁷ RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

⁶⁸ FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 31. p.; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

Ezt követően zárójeltek között azon települések, szakaszok kerülnek jelölésre, amelyek budapesti kiindulással / érkezéssel nem voltak igénybe vehetőek, különjáratok esetén jellemzően műszaki pihenőként szolgáltak az ottani leszállások.

⁶⁹ MTI: Az öttusázók elutaztak Londonba.; MOLDOVÁNYI – ZSILLE: 27. p.; OSH – KR; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

⁷⁰ UMFÍ Magyar Filmhíradó 32. Ferencváros–Roubaix labdarúgó-mérkőzés.

⁷¹ MTI: Megérkezett Budapestre Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtítkára.

⁷² MTI: A Maszovlet külföldi légijáratainak menetrendje.

⁷³ Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

A budapesti repülőtér nemzetközi légi teherforgalma is lassan növekedni kezdett, az alkalmi segély- és adományszállítmányok mellett, egyre jelentősebbé vált a kereskedelmi áruk mennyisége. A svájci *Swiss Air Lines* teherszállításra átalakított *Douglas DC-3*-as repülőgépe 1947. április 4-én érkezett Londonból Budapestre, hogy az előbbi repülőtérre New Yorkból érkezett, Magyarországnak szánt 1.600 kg-nyi (90 láda) penicillint leszállítsa. A korábban említett, londoni nyári olimpiához kapcsolódóan, 1948. július 24-én holland teherszállító repülőgép vitte Budapestre az Egyesült Királyságba a magyar sportolók felszerelésének egy részét és a nekik szánt fagyasztott húst is.⁷⁴ Az élőállatok légi szállítása szintén egyre gyakoribb lett. Már 1948. szeptember 14-én és az azt követő napok során a belga *SABENA* légitársaság *DC-3*-as légijárművével 154 sertés tenyészállatot fuvarozott az Egyesült Királyságból a magyar főváros repülőtérre. Szintén szeptember 14-én egy repülőgépnyi magyar csirkét fuvaroztak külföldre, első alkalommal a háborút követően. A *MASZOVLET* nemzetközi áru fuvarozással is foglalkozott, esetenként különjáratú repülőgépek révén teljesítve a szerződést. Így már 1949. áprilisában Prágából nyolcezer holland naposcsibét és ötezer tenyésztojást szállított Budapestre teherjárat révén.⁷⁵ Majd 1952. áprilisában, a magyar-szovjet légitársaság 35 ezer naposcsibét szállított, szintén Csehszlovákiából Budapestre.⁷⁶

A *MASZOVLET* az 1940-es évek második felében kialakuló belföldi járáshálózatát a *Magyar Államvasutak* – elsősorban a háború pusztításaiból eredő – szállítási nehézségei indokolták, azonban a várt férőhely-kihasználtság a mesterségesen alacsonyan tartott viteldíjak ellenére is elmaradt. Ennek ellenére egyre bővült a légi kapcsolatok lehetősége, s idővel a vidéki városok egy része már budapesti átszállás nélkül is elérhető volt. A magyar-szovjet légitársaság 1948. május 29-től, a nyári idényekben Budapestről, majd néhány vidéki magyar városból már Siófok-Balatonkilitibe is menetrend szerinti és különjáratokat üzemeltetett.⁷⁷ Azonban a Balaton parti repülőtér a nemzetközi légi forgalom számára még egy évtizedig nem nyitották meg.

A menetrendi és az alkalmi kereskedelmi, nemzetközi viszonylatú légi járatok mellett igen ritkán, de külföldi sportrendezvényekre, illetve sportteljesítmény elérése céljából is repültek külföldre magyarok az 1940-es évek legvégétől. Az első ilyenre 1949. május 29-én került sor. Akkor egy *Rubik R-22 Futár* vitorlázó-repülőgéppel és az azt vontató *Rubik R-18 Kánya* vontató-repülőgéppel – a néhány szocialista ország részvételével megtartott első nemzetközi versenyre – a dél-lengyelországi Żar repülőtérre repültek. Az említett légijárművekkel a kiutazó három magyar először Esztergomból Budapest-Budaörsre repült, ahol megtörtént a kiléptető útlevél- és vámellenőrzésük, majd onnét a Kárpátok felett, megszakítás nélkül Żarba utaztak. A hazautazásuk során

⁷⁴ > *MTI*: A háború óta először jött svájci repülőgép Budapestre. ; *MTI*: Szombaton indul a hus-utánpótlás Londonba.

A Budapesten működő Amerikai Egyesült Államok katonai képviseletének vezetője, William S. KEY vezérőrnagy saját repülőgépét bocsátotta rendelkezésre, hogy 1946. február 17-én Stockholmból Budapestre szállíthassanak 1.900 kg-nyi svédországi gyógyszeradományt. A repülőgép leszállás nélkül teljesítette az utat. A légijármű Svédország felé fedélzetén vitte SZELLE Lajos stockholmi magyar ügyvivőt is, hogy állomáshelyét elfoglalhassa.

> *MTI*: A budapesti amerikai misszió repülőgépének...

⁷⁵ > Expresszrepülőgépen jön a sertés, megy a csirke. ; *MTI*: Reggel Amszterdamban bújtak ki a tojásból, ... ; *MTI*: Repülőgépen Budapestre érkeztek a tenyészsertések. ; *UMFI Magyar Filmhíradó* 32. Külföldi tenyészállatok érkezése.

⁷⁶ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 34. p.

⁷⁷ A kezdeti, szombaton kora délután a Balatonra, majd onnét hétfő kora reggel visszainduló Budapest–Siófok / Siófok–Budapest járat mellett már 1948. július 30-án a pécsi járat módosításával megindították a hétköznaponként (hétfőtől szombatig) naponta kétszer teljesített Budapest–Siófok–Pécs és ellenkező irányú útvonalat; ez szeptember 20-ig közlekedett ebben a formában. Egyetlen nyári időszakban, 1949. június 5-től a *MASZOVLET* a Balatonhoz nemcsak Budapestre és Pécsre, de hétvégekre további egy Szombathely–Siófok idényjáratot is üzemeltetett.

> *MASZOVLET* hirdetése 1948. július. ; *MTI*: A budapest-siófoki légi járat üzembehelyezése. ; *MTI*: Nyári menetrend a légiforgalomban.

szintén a Budaörsi Repülőtérén történt meg a hazarepülők határforgalmi beléptetése.⁷⁸ Vitorlázó repülőgéppel, immár önerőből és előre tervezett külföldre utazásra már a következő években is akadt néhány példa, elsősorban különböző teljesítménytúrák alkalmával. Ilyenekre Magyarországról kiindulva, illetve külföldről, döntően Csehszlovákiából Magyarországra repülés alkalmával egyaránt sor került.⁷⁹

A határforgalmat ellenőrző hatóságok működésében és szervezésében jelentős változás állt be 1948. őszén. Az év szeptember 10-én a belügyminiszter közvetlen felügyelete alá helyezett *Belügyminisztérium Államvédelmi Hatósága (BM ÁVH)* feladatkörébe rendelték a határ-, folyam- és légi közlekedés rendészeti tevékenységét, valamint a *Külföldiek Ellenőrző Országos Központi Hivatal (KEOKH)* addigi feladatait is, ezen túlmenően kizárólagos jogkört kapott a magánútlevelek kiadása tekintetében is. Ezzel a határrendészeti kapitányságok a *BM ÁVH* közvetlen alárendeltségébe kerültek.⁸⁰ A határforgalom ellenőrzés ekkortól kikerült a rendőri tevékenységek köréből, s ezzel a külföldi utazásra jogosító okmány kiállítása és annak ellenőrzése egy szerv ellenőrzése alá került. A repülőtéri rendőrkirendeltségeket 1948. szeptember 18-tól – azok feladat- és

⁷⁸ NAGY Kornél

⁷⁹ MEZŐ György, ismert magyar vitorlázó-repülőgép vezető 1950. június elején légijárművével Csehszlovákiába repült. Mindössze egy hétre rá, június 11-én *Kranich* vitorlázó-repülőgéppel MEZŐ és utasa a Budapest határában lévő hármashatárhegyi sportrepülőtérrel kiindulva délkelet felé haladtak. A légijármű vezetője Orosháza térségében döntött úgy, hogy nem száll le, hanem a kedvező időjárási körülményeket kihasználva, Délnyugat-Erdély felé folytatja útját. A magyar légitert Mezőhegyes és Battonya közötti államhatár felett repülték át, majd egészen a romániai Orsováig, kiindulásuktól 420 km távolságba sikerült eljutniuk. (Még aznap Lugosra utazhattak, ahonnan két nap múlva Aradra mentek át, majd onnan hazatérhettek Magyarországra.)

↳ Lengyel repülők között. ; MEZŐ: Budapest-től Orsová-ig.

Három magyar férfi, két vitorlázó-repülőgéppel 1952. május 4-e délelőttjén Dunakeszi sportrepülőtéréről indulva, a lengyelországi Bielsko-Biala úti céllal átrepült a magyar államhatár felett. (Céljuk ezúttal sem külföldi letelepedés volt, hanem lengyel sportársak meglátogatása okán keltek útra.) A magyar légitert, Balassagyarmat térségében dél tájban lépték át, azonban a kétszemélyes *M30 Fergeteg* légijármű a csehszlovákiai Zólyom határában lévő repülőtérre idő előtt leszállni kényszerült. Az egyszemélyes *R-22S Június 18* vitorlázó repülőgéppel MEZŐ György esemény nélkül elérte Lengyelországot, és Óświęcim (Auschwitz) városától kissé délre sikeresen leszállt. Ez volt az első alkalom, hogy magyar vitorlázó-repülő sikeresen átrepült a Kárpátok hegyvonulatai felett. (A 4 óra 45 perc alatt közel 270 km-t megtett, Óświęcim térségébe repült ezüstkoszorús MEZŐ Györgyöt Bielsko-Biala/Alexandrowicze repülőtérre kísérték, ahol a helyi állambiztonsági hatóság vette fel a vallomását. A lengyel hatóságok végül engedélyezték, hogy légijárművének hazaszállításának megszervezéséig őrizet nélkül maradjon. Azonban a két hétben a repülőtér területét csak kijelölt kísérelve hagyhatta el.) A magyar légijármű-vezető és vitorlázó repülőgépe végül két hét elteltével, vonattal térhetett vissza Magyarországra. (E repülés történetét két korabeli magyar író is feldolgozta, amelyek alapján az 1954-es „2x2 néha 5” című zenés film is készült RÉVÉSZ György rendezésében) A korabeli (még MEZŐ akkori hazaérkezése előtt), igen rövid közlemény nem tett említést az államhatár átlépésének engedély nélküli hátteréről, az a repülést „ki-magasló” sportteljesítményként írta meg. Bár az ellenőrzés nélküli határátlépés komoly bűncselekménynek minősült azokban az években, MEZŐ Györgyöt (akinek ez két éven belül már legalább harmadik külföldre repülése volt vitorlázó légijárművel) nem ítélte el bíróság, s hatóság sem tiltotta el a repüléstől. Május közepi hazaérkezése után már egy hónappal Közép-Erdélybe repült egy újabb teljesítményrepülés kapcsán.

↳ MEZŐ: A Kárpátok felett. ; MEZŐ: *Vitorlázórepülőgéppel a Kárpátok felett.*; [Szerkesztőségi közlemény: 1952.05.08.]

Két magyar vitorlázó repülő 1952. június 15-én Dunakeszi sportrepülőtéréről szállt fel Kolozsvár úti céllal (ezt a tervüket csak előző napon jelentették be a *Magyar Repülő Szövetség*nek). Kelet felé repülve, Ártándnál repültek ki a magyar légteréből a románba. Egyikük, KARSAI Endre *M30 Fergeteg* típusú légijárművével a romániai Nagypetrii (Kolozsvártól 35 km-re északnyugatra), míg másikuk, MEZŐ György *R-22S Június 18*-cal pedig Magyarkapus határáig (Kolozsvártól 25 km-re nyugatra) repül, mindketten közel 330 km-t tettek meg a sikeres leszállásukig. (Mindketten ekkortól az aranykoszorú képesítést érdemelték ki a repülési teljesítményeik eredményeként.)

↳ Eredményes távrepülések. ; KARSAY

Csehszlovák repülők vitorlázó repülőgéppel végrehajtott magyarországi útjára már 1952. nyara előtt is sor került. Négy évvel később, 1956. július 10-én dr. Ladislav HÁZA a csehszlovákiai Vrchlabíből (Prágától északkeletre) felszállva, a Nyugati-Kárpátok felett átrepülve egészen a debreceni légi kikötőig repült (550 km távot megtéve). (Ezzel teljesítette a gyémántkoszorúhoz szükséges utolsó teljesítményt.) Ugyanazon a napon Ondrej KENDERA Pozsonyból a hajdúszoboszlói repülőtérre repült. Két évvel az utóbbi esemény után, 1958. júniusának első felében Karel VALÁŠEK, szintén Vrchlabíből indulva, vitorlázó-repülőgépén Kecskemétre tartott, azonban a kedvezőtlen időjárás miatt végül Szekszárd határában szállt le.

↳ Égből pottyant vendég. ; Vitorlázógéppel a Kárpátokon át...

⁸⁰ NAGY György: A magyar határforgalom ellenőrzésének sajátosságai 1945–2005.

jogköreinek, így a légi határforgalom ellenőrzésének átvételével – a *BM ÁVH* alá rendelt légirendészeti kapitányságokká szervezték át. A budapesti nemzetközi repülőtérén a korábbi rendőri helyi szervet ekkortól az *Államrendőrség Budapest-budaörsi Légirendészeti Kapitánysága* váltotta fel. A repülőtéri rendőrhatalóság elnevezése ellenére a *BM ÁVH* alárendeltségében látta el feladatát.⁸¹

A légi közlekedésben továbbra is előfordultak magyar légtérbe történő engedély nélküli, de nem szándékos berepülések. Ezek az 1940-es évek utolsó harmadában főként a tájékozódás átmeneti elvesztése, vagy a rossz időjárás miatt következtek be.⁸² Ugyanígy előfordult, hogy magyar vitorlázó repülőgépek, eredeti szándékuk ellenére voltak kénytelenek szomszéd ország területén elszállni.⁸³ Azonban ebben az időben már szerveződtek magyar csoportok, amelyek forgalmi légijárművek önkényes hatalomba kerítésével igyekeztek jogellenesen átrepülni a magyar államhatár felett. Ilyen módon tervezett Magyarországról külföldre távozni egy négyfős társaság 1947. decemberében, majd egy másik a következő év októberében. Azonban ezek az esetek még az előkészületek során a hatóságok tudomására jutottak, így azokat megakadályozták, s a személyeket felelősségre vonták.⁸⁴

A magyarországi belpolitikai változások jeleként a külföldre utazás engedélyezését központosították és lehetőségét csökkentették. Az 1948. december 7-én életbe lépő törvénymódosítás által jelentősen szigorították a határt meg nem engedett módon történő átlépésének büntetését. Az addigi egy év helyett immár akár öt évi fogházzal is büntethették a más nevére szóló útlevelel felhasználóját, továbbá a határt meg nem engedett módon átlépő személyt, valamint a saját vagy harmadik személy nevére szóló úti okmányt átengedőjét is. Immár a felsorolt cselekmények kísérlete is büntetendővé vált. A hamis, hamisított úti okmányt felhasználó, illetve azt használatra átengedő személy ekkortól az okirat-hamisítás szerint volt büntetendő, ezáltal a korábbi egy helyett öt évig terjedhető börtönnel büntethették azt.⁸⁵ Ezzel egy időben büntetni rendelték immár a légijármű közlekedésének veszélyeztetését is, amely így magában foglalta annak önkényes hatalomba kerítését is.⁸⁶ A magyar politikai vezetés a kommunista tömbhöz, különösen a moszkvai vezetéshez való egyre szorosabb kötődése idején, megkezdte Magyarország déli, majd nyugati határainak lezárását és a térség elszigetelését. Az 1949. elején telepíteni kezdett műszaki akadályt hamarosan gyalogsági taposóaknákkal tették halálössé, így akadályozva meg magyar állampolgárok külföldre szökését. Ezekkel, a külföldre távozáshoz egyre kevesebb lehetősége adódott azoknak, akik nem akartak az új politikai-társadalmi berendezkedésben élni.⁸⁷

Alig néhány héttel a légi közlekedés veszélyeztetésének, illetve a jogsértő határátlépésnek jelentős büntetőjogi szigorítását követően, megvalósult az **első sikeres elkö-**

⁸¹ > 288.143/1948. BM. r.

⁸² A pécsi repülőtérén 1948. május 4-e késő délután kényszerleszállt egy jugoszláv vitorlázó repülőgép. A két – 18 és 20 éves – repülőgép-vezető a Belgrádtól északkeletre fekvő Versecből indult útnak *Kranich* típusú motor nélküli légijárművével. A végül Pécssett véget ért úttal egyúttal új jugoszláv csúcs született a vitorlázó-repülőgépek kategóriájában. A korabeli hírforrások szerint a *Közlekedésügyi Minisztérium* és a pécsi légiforgalmi rendőrség „vendégei” voltak a visszatérésük lehetőségéig, amire meglehetősen későn, május 14-én (tíz nap múlva) kerülhetett sor.

> A jugoszláv sportrepülők elutaztak Pécsről. ; Jugoszláv repülők kényszerleszállása.

⁸³ > MEZŐ: *Vitorlázórepülőgéppel a Kárpátok felett.* ; [Szerkesztőségi közlemény: 1952.05.08.]

Így például, 1952. május elején egy ifjú vitorlázórepülőgép-vezető a dunakeszi-i repülőtérrel felszállva végül a csehszlovákiai Füleknel szállt le.

⁸⁴ > ORGOVÁNYI: Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben, 1950–1956.

A Föld országai közül az első sikeres repülőgép-eltérítésre Peruban, 1930. elején került sor, míg ilyen bűncselekmény Európában 1947-ben történt meg először.

⁸⁵ > 1878/V. tc. 391., 404–405. § ; 1940/XVIII. tc. 10. § ; 1948/XLVIII. tc. 48. §

⁸⁶ > 1948/XLVIII. tc. 41. §

⁸⁷ > SUBA

vetés: repülőgép fedélzetén történt jogellenes külföldre távozás. A MASZOVLET személyzetének két tagja 1949. január 4-én a menetrend szerinti Pécs–Budapest útvonalú, MS-380-as számú belföldi járatot önkényesen Münchenbe, Németországnak az Amerikai Egyesült Államok által megszállt övezetébe repülte. Ebből kifolyólag a BM ÁVH hamarosan megkezdte polgári ruhában, fegyveresen a fedélzetén utazó állománya révén a belföldi járatok felügyeletét, azaz a **repülőgép-kíséret** szolgálatot. E feladatot 1953. őszén tíz fő hajtotta végre. (Ez a külföldi légi járatok esetében majd csak az 1950-es évek legvégétől volt alkalmazva, akkor is csak meghatározott járatokon, vagy eseti jelleggel.)⁸⁸ Repülőgéppel 1950-ben került sor egyéni külföldre szökésre. Március 30-án az *Országos Magyar Repülő Egyesület (OMRE)* egyik sportrepülőgépével egy magyar férfi és utastársa Ausztriának amerikai megszállás alatt álló területe fölé repült, majd a hegyek által határolt Werfen falunál szállt le.⁸⁹ A MASZOVLET két repülőgép-szerelője 1951. március 2-án, Ferihegyen eltulajdonította a légiközlekedési vállalat egyik *Polikarpov Po-2*-es repülőgépét, és azzal végül sikeresen nyugat felé elhagyta Magyarország légterét. Azonban nem csak polgári légijárművekkel, hanem **katonai repülőgépekkel is végrehajtottak, vagy megkíséreltek külföldre szökést.** Katonaszemélyek közül néhányan szintén megkísérelték légi úton elhagyni Magyarországot. A *Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola* kecskeméti ezredének két beosztott tiszthelyettese 1951. február 24-én egy *Jakovlev Jak-11* típusú repülőgéppel engedély nélkül felszálltak és Ausztriába távoztak. Szintén 1951-ben a börgöndi katonai repülőtéren állomásozó *Li-2*-es alakulat számos tagja szövetkezett, hogy külföldre repülnek az egyik szállító légijárművel, azonban tervükre fény derült és az érintetteket hadbíróság elé állították.⁹⁰ A Jugoszláviával fennálló rendkívül rossz viszony időszakában, 1952-ben a magyar haderő repülő erőinek parancsnoka általános tűzparancsot adott minden nyugat felé tartó olyan repülőgépre, amely adott útvonalú repülése nem volt engedélyezve.⁹¹

Az 1940-es évek utolsó harmadában, a közép- és kelet-európai légi forgalom átmeneti gyarapodása idején jelentek meg a magyar légtérben a menetrend szerinti átrepülő polgári légi járatok. Ezek magyarországi megszakítás nélkül teljesítették útvonalukat,⁹² azonban még sokáig jellemző maradt a ferihegyi leszállás is, a kedvezőbb kihasználtság elérése végett. Számos „nyugati” légitársaság viszont kikerülte a magyar légteret.

A kommunista magyar kormányzat 1949-re történt kiépülésével együtt járt a Szovjetunióval és a vele szövetséges országaival való szoros „kapcsolat” (előbbi felé inkább függőség, utóbbiakkal esetenként kényszerhelyzet). A tőkés és szabad világnak (majd hamarosan Jugoszláviának is) hátat fordító, sőt velük ellenséges hatalmi berendezkedés a magyar légi határforgalom torz fejlődését eredményezte. Ezekben az években valamennyi menetrend szerinti budapesti légi járat kommunista állam, illetve a részben szovjet megszállás alatt álló Ausztria fővárosával biztosított közvetlen kapcsolatot. A magyar állampolgárok igen ritkává vált „nyugati” utazásai közül kevés történt légi úton, azok azonban nagyobb „kelet-európai” (azaz a szovjet tömbhöz tartozó) repülő-

⁸⁸ > ÁBRAHÁM ; ORGOVÁNYI: Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben, 1950–1956.

⁸⁹ > ORGOVÁNYI: Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben, 1950–1956.

A cselekmény miatt a külföldre távozott férfi testvérét és szüleit a magyar hatóságok Kistarcsára internálták.

⁹⁰ > ÁBRAHÁM ; GY. FEKETE

A kecskeméti *Jak-11*-essel külföldre repülő két katonát távollétükben halálra ítélte a hadbíróság, míg szüleiket fogházzal és vagyonekkobzással sújtották.

⁹¹ > ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág.

⁹² Ilyen volt 1948. tavaszán/nyarán a jugoszláv *JAT* Belgrád–Prága, a csehszlovák *ČSA* Prága–Belgrád–Szófia és ellenkező irányú heti 2–2 járata, valamint a bolgár légitársaság Szófia–Belgrád–Prága heti egyszeri légi kapcsolata, illetve akár a *ČSA* és a *TARS* Prága–Bukarest viszonylata is heti négy alkalommal irányonként (majd 1949. nyarán a román-szovjet *TARS* légitársaság heti Bukarest–Arad–Prága menete is átrepült a magyar légtérben).

tereken keresztül, átszállással valósultak meg. Ezek közül kiemelkedik Prága–Ruzyně repülőtér, amely már 1946-tól ismét rendelkezett londoni és párizsi közvetlen járatokkal, sőt 1948-ban a skandináv államok és a Közel-Kelet több városát is bekapcsolta útvonalhálózatába a csehszlovák ČSA. Azonban ekkoriban, még a szolgálati célból – akár nagy távolságokra – utazó magyar állampolgárok is gyakran vasúton közlekedtek.⁹³

A moszkvai kormányzat és az egyre erősebb szovjet befolyás alatt álló országok valamint Jugoszlávia 1948. tavaszától kezdődően egyre jobban elhidegült egymástól. A TITO vezette jugoszláv államot a kommunista országok még június végén kirekesztették a *Kommunista és Munkáspártok Tájékoztatási Irodájából* (a *Kominformból*), s tovább mélyült a válság. Az igen feszülté, majd ellenségesebbé váló viszony eredményeként a magyar-szovjet légitársaság idővel már csak jugoszláviai leszállás nélkül teljesítette az albániai útjait.⁹⁴ Ilyen nemzetközi helyzetben, 1949. április 3-án a *MASZOVLET* – a magyar-albán légügyi megállapodás eredményeként – megindította Budapest–Tirana járatát, heti egy alkalommal.⁹⁵ Azonban 1949. május 5-én – előzetes bejelentés és türelmi időszak nélkül – a jugoszláv kormány a polgári légiforgalom feltételhez kötését rendelte el. Ennek értelmében a *MASZOVLET* repülőgépei, amelyek Jugoszlávia légterén keresztül közlekedtek Tiranába, kötelesek lettek Belgrádban leszállni, ahol az utasokat és a személyzetet határforgalom-ellenőrzés alá vonták, és rájuk is kiterjesztették az átutazóvízum-kötelezettséget. Ez lényegében az 1947. évi magyar-jugoszláv légügyi egyezmény által biztosított jogok egy részének megsértését jelentette. Válaszlépésként a magyar kormány szintén korlátozásokat vezetett be a jugoszláv légijárművekkel és utasaikkal szemben.⁹⁶ (A Jugoszláviával fennálló viszony miatt, a lengyel *LOT* 1949. őszén már nem repült a magyar fővárostól tovább a korábbi Varsó–Budapest–Belgrád–Szófia útvonalát.) A feszültségek ellenére a *MASZOVLET* 1949. október elejétől heti kétszörre sűrítette albániai járatai számát.⁹⁷ Azonban a belgrádi kormányzat 1950. áprilisában tovább szigorított eljárása miatt a magyar-szovjet légitársaság végül májusban felfüggesztette a tiranai útvonalát.⁹⁸

A szovjet *Aeroflot* 1949. októberében heti háromszor közlekedő Moszkva–Vnukovo–Lvov–Budapest járata kétszer a magyar fővárosból Bécs–Aspernig repült tovább. (Ausztria keleti és északi része, így a főváros környezete is szovjet megszállás alatt állt, ezért a bécsi légi kapcsolat fontos volt a szovjet légitársaságnak is.) A lengyel *LOT* heti egyszeri járatta, a Varsó–Budapest útvonal által kapcsolta össze a két fővárost. Miután a *MASZOVLET* 1949. április 13-án újra megnyitotta, e légitársaság összességében kéthetente egyszer repült a Budapest–Bukarest útvonalat, míg a román-szovjet *TARS* a

⁹³ A kommunista Észak-Koreával szorosra fűzött magyar kapcsolat révén, a kelet-ázsiai államokban többek között magyar kórház (Rákosi Máttyás Kórház, majd Koreai Magyar Kórház) tartottak fenn 1950. júliusa és 1957. júniusa között, Szarivonban. Azonban az ott szolgáló magyar ápolók és orvosok – az első csoportot kivéve, akik repülőgépen érték el állomáshelyüket – vasúton, a Szovjetunióon keresztül utaztak. A kelet-ázsiai ország ilyen úton történő elérése akkor megközelítőleg 25 napot vett igénybe (repülőgépen a Budapest és Phenjan közötti utazás, moszkvai átszállással akkoriban 62 órát, azaz csak négy napot kívánt meg).

⁹⁴ > Erélyes albán jegyzék Jugoszláviához a legujabb...

⁹⁵ > *MTI*: A Maszovlet külföldi légijáratainak menetrendje.

⁹⁶ > *MTI*: A jugoszláv kormány ismét súlyosan...

⁹⁷ > *MASZOVLET* 1949. évi téli menetrendfüzete.

⁹⁸ A jugoszlávok 1950. április 22-én, a *MASZOVLET* repülőgépével Tiranából Budapestre, a kényszerű belgrádi leszállással közlekedő járaton utazó két albán diplomatát (egyikük diplomáciai futár volt) és egy albán hölgyet a csecsemőjével, az átutazó vízum hiányára hivatkozva a belgrádi repülőtéren feltartóztattak. Rádadásul, ezért még a magyar-szovjet repülőgép és személyzetét is visszatartották. Közel 24 óra elteltével, másnap délután hozott határozatában a jugoszláv határrendészeti szerv a *MASZOVLET* légijárművét és a fedélzetére visszaszállított albánokat visszatérésre utasította Albániába.

> Erélyes albán jegyzék Jugoszláviához a legujabb...

köztes heteken a Bukarest–Arad–Budapest járatot üzemeltette. A vizsgált időszak legforgalmasabb útvonala az irányonként heti hatszor teljesített Budapest–Prága menet volt, három–három alkalommal a *MASZOVLET* illetve a ČSA által üzemeltetve (utóbbinak Pozsony feltételes leszállóhelye volt).⁹⁹

A budapesti („budaörsi”) repülőtér,¹⁰⁰ **1949. utolsó három hónapjában** a külföldi viszonylatú, menetrend szerinti járatok meglehetősen változatosan bonyolódtak le egy–egy napon. A forgalom a nap leghosszabb időszakát hétfőn és kedden fedték le, akkor már 07:55-kor indult egy járat és ugyanaznap, 15:55-ös érkezésekkel zárult a nemzetközi forgalom. Egy hét folyamán összesen 30 nemzetközi járat indult és érkezett Budapestre menetrend szerint (a 36 belföldin kívül), naponta – vasárnap kivételével – összesen 4 vagy 5 járat. A menetrendi elemzés alapján, útlevélező szolgálatra a hét napjaitól függően 07:00/08:00 és 17:00 között (szerdán 14:00-ig) volt szükség. Azonban többórás forgalommentes időszak mindegyik napon előfordult. A legforgalmasabb időszak szombaton, 08:00 és 09:30 között volt, amikor egy belépő és kettő / három kilépő járat utasait kellett ellenőrizni. Általánosságban azonban elmondható, hogy a határforgalom-ellenőrzés járatonként elkülöníthetően is végrehajtható volt, azaz egy időben csak be- vagy kilépő utasokat kellett ellenőrizni. A legkisebb forgalom vasárnap volt, amikor csak egyetlen, érkező nemzetközi járat közlekedett (Prágából Budapestre, esetleges pozsonyi leszállással; belföldi forgalom aznap menetrend szerint nem volt).¹⁰¹

A fővárosi és vidéki repülőterek fejlesztésére a *Repülőtér Beruházó Nemzeti Vállalatot*, azok üzemeltetésére a *Repülőtér Fenntartó Nemzeti Vállalatot* 1950. január 1-jével hozták létre.¹⁰² Az új **budapesti („ferihegyi”) nemzetközi repülőtér 1950. május 7-e késő délelőtt adták át** a légi személy- és áruforgalom részére, a bel- és külföldi viszonylatoknak egyaránt.¹⁰³ (I/B sz. melléklet) Az átadási ünnepségre a központi épületet (korabeli elnevezéssel: „felvételi épület”-et) zászlókkal, a korszak politikai vezetőinek, példaképeinek – LENIN, SZTÁLIN és RÁKOSI Mátyás – képmásaival és szocialista jelmondatokkal díszítették fel. A két oldalsó szárny ekkor még vakolatlanul, nyílászárók nélkül, de már szerkezetkészben állt. (A megnyitás vasárnapi napján menetrend szerinti légi forgalom nem volt budapesti légikikötőben.) Budapest-Ferihegyre menetrenden kívül az első repülőgép még a megnyitás napján, május 7-e 19 órakor megérkezett, különböző országok szakszervezeti küldötteivel (őket, az újonnan átadott légi kikötőben az *Elnöki Tanács* elnökhelyettese és a *Szakszervezetek Országos Tanácsának* vezetői fogadták). A menetrend szerinti nemzetközi légi forgalom az átadást követő napon, 1950. május 8-án indult meg, a *MASZOVLET* Budapest–Prága között közlekedő járatával.¹⁰⁴ Ezzel megszűnt a „budaörsi” repülőtér állandó, menetrend szerinti nemzetközi légiforgalma (ezt követően már csak rendkívüli, alkalmankénti határnyitás történt ott).¹⁰⁵ (A ferihegyi betonozott le- és felszállópályát már megnyitásának

⁹⁹ > *MASZOVLET* 1949. évi téli menetrendfüzete. ; *MTI*: Megindult a budapest-bukaresti légijárat. ; *TARS* 1949. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁰⁰ A repülőtér füves repülőgép-forgalmi előterénél már 1949. augusztus legvégén színes virágokból kialakították az augusztus 20-a óta hivatalos új, a köznyelvben „Rákosi-címer”-ként meghasonodott magyar állami jelképet.

¹⁰¹ > *MASZOVLET* 1949. évi téli menetrendfüzete.

¹⁰² > BAKOS – CZIGLER – HARANGOZÓ: 223. p.

¹⁰³ > Felavatták a ferihegyi repülőtér.

Nagy-Budapest 1950. január 1-jén történt létrejöttével, a Ferihegyi Repülőtér az átadásakor már Budapest közigazgatási területén belül terült el.

¹⁰⁴ > *Ferihegyi pillanatok*.: 48. p. [1950. május 7. című, BARTAL Ferenc által készített fényképfelvétel alapján] ; Megérkezett a szovjet küldöttség a Szakszervezeti... ; RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

¹⁰⁵ A következőekben már idézőjelek nélkül szerepel a budaörsi megnevezés, mivel a hivatalos megnevezése is ez lett, s „budapesti”-nek ezt követően mindvégig a ferihegyi légi kikötőt nevezték.

idején megkezdték 2.500 méteresre bővíteni, amely 1951-re készült el. A korábban még tervben volt másik két pálya építését végül nem kezdték meg.¹⁰⁶⁾

A repülőtér átadásától, két évtizeden keresztül, a belföldi és nemzetközi váróterembe a nyilvános központi csarnok földszintjén, a két lépcsősor között, kétszárnyú üvegajtó nyitásával lehetett belépni. (A külföldre utazók az északi lépcső melletti ajtón léptek be, a belföldiek a középsőn, míg a külföldről érkezők a déli üvegajtón keresztül jöttek ki.) Itt egy, a homlokzattal párhuzamosan széles, téglalap alakú, 11×45 méteres (500 m² alapterületű) közös teremben került végrehajtásra valamennyi hatósági ellenőrzés. (E helyiség mennyezetének közepe egy 4×14 méter hosszú fény- és levegő-beeresztő nyílással volt áttörve, amelyet az első emeleten egy korlát szegélyezett; ez azonban lehetőséget adott, hogy a kísérők még szót válthassanak az ellenőrzésre várakozó utasokkal.) E terem csípőmagasságú korlátok és nyitható korlátkapuk segítségével részekre volt osztható, elkülöníthető. A belföldi utasok az épület középtengelye mentén, a forgalmi előtér felé, vagy a repülőgéptől a nyilvános várócsarnok felé haladva kerestették e helyiséget. A nemzetközi járatok induló utasai a belföldi utasok által használt bejáraton keresztül léptek az ellenőrző terembe, ahol balra fordulva, terelőkorlát által vezetve a terem északi felében érvényesítették menetjegyüket és átestek a kiléptető vám- és útlevélvizsgálaton. A csomagtérben szállítandó poggyász¹⁰⁷ hátrahagyását követően, az északi fal közepén lévő ajtón és egy rövid folyosón keresztül jutottak át a külföldre indulók kisebb váróteremébe (transzit). E nemzetközi utasváró berendezése az 1950-es évek közepén is igen egyszerű volt még: étkezőasztalok fa székekkel, terítővel fedett asztalra kihelyezett szerény dohány-, és üvegekben italkínálattal. (A belső váróteremben a fűtésre nagyméretű cserépkályha szolgált a korai időszakban.) A nemzetközi járatok beszállításának megkezdésekor, e helyiségből az észak felé szomszédos, átutazók éttermén keresztül vezették a földi utaskísérők a Budapestről kiinduló és átutazó utasokat a repülőgépkükhöz. A külföldről érkező utasok a légijárműtől a déli irányító toronynál lévő bejáratnál léptek be az ellenőrző terembe, annak is a déli felének sarkánál. E teremrészben megtörtént az úti okmányok ellenőrzése, és a poggyászátvételt követően végrehajtásra került a beléptető vámvizsgálat is. Ezt követően, e termet a nyilvános várócsarnok felé a belföldi utasoknak az épület középtengelye mentén kijelölt menetvonalára ráfordulva hagyták el. A belföldi, illetve a különböző külföldi járatok utasai keveredésének kizárása érdekében, az utasokat a járatok indulása szerint szolgáltatták fel az ellenőrző terembe történő belépésre. A látogatók és kísérők részére is nyilvános központi várócsarnok két oldalának központi lépcsőin lehetett az első emeletre feljutni. Ott egy kis beltéri váróterem állt a kísérők rendelkezésére, akik onnan kiléphettek a kilátóteraszra (ez az épülettől kissé távolabb, azzal híddal összekötve, oszlopokon elhelyezve volt kialakítva), amelyről ráccsal lezárt lépcsősoron a forgalmi előtérre is lehetett lejutni felügyelet mellett. Az emeleten, az északi szárny kezdeténél került kialakításra a nyilvános presszó és étterem, amely utóbbi kijáráttal és kültéri asztalokkal-székekkel rendelkezett a kilátóterazon.¹⁰⁸

¹⁰⁶ > BAKOS – CZIGLER – HARANGOZÓ: 222–223. p.

¹⁰⁷ Valamennyi, bel- és külföldi úti célú utas az épület főbejáratánál felcímkeztette és leadta a poggyásztérben szállítandó csomagját, amelyet az épület alagsorában a repülőgépforgalmi előtérig továbbítottak. Ott, a kilátóterasz alatti medrek feljárón, emelőkocsi lift segítségével a felszínre hozták azokat. A belföldi rendeltetési helyekre szállítandókat ott átvehették az utasok és maguk vitték a repülőgépkükhöz. Azonban a teljeskörű kiléptető vámvizsgálat érdekében, a csomagtérben szállítandó poggyászokat onnan kiskocsin bevitték az induló vámellenőrzés helyére, ahol a vámtisztviselők az utas jelenlétében átvizsgálták a bőröndöket is.

> Középeurópa legnagyobb, legkorszerűbb...

¹⁰⁸ > DÁVID: *Ferihegyi pillanatok.*: 14. p., 50. p. [1955. június 16. című, JÁRAI Rudolf által készített fényképfelvétel alapján.], 54. p. [1955. június 16. című, JÁRAI Rudolf által készített fényképfelvétel alapján.], 87. p. [1951. február

Még az 1948. év végén helyreállították a bécsi Aspern repülőtérrel a közvetlen táv-gépiró összeköttetést, majd 1951-ben üzembe helyezték a prágai légi kikötővel kapcsolatot létesítő vonalat is. Ezek segítségével a repüléshez kapcsolódó adatok gyorsan és megbízhatóan voltak továbbíthatók.¹⁰⁹

A budaörsi, majd a ferihegyi repülőtér államhatáron be- és kilépő (nemzetközi) utasforgalma 1950-ben viszonylagosan kevés volt. Magyarország teljes útvevelés határforgalma abban az évben, valamennyi határátkelőhelyen mindössze 31.424 fő volt. A ferihegyi összes határforgalomból 3.805 fő volt magyar állampolgár (ebből 1.807 személy belépett, s 1.998 kilépett).¹¹⁰ A budapesti légikikötő téli és nyári időszakait, illetve a hét különböző napjait tekintve jelentős eltérések voltak tapasztalhatók a nemzetközi légijármű- és utasforgalomban is.

A MASZOVLET 1951. augusztus 8-án teljesítette első különjáratát a Szovjetunióba; Li-2-es repülőgépe aznap Budapest–...–Szocsi útvonalat teljesített. A magyar-szovjet légitársaság Budapest–...–Helsinki viszonylatban fuvarozta az 1952. évi, XV. nyári olimpiai játékokra ki- és hazautazó magyar sportolókat. Az utakat 1952. július 19-én és augusztus 3-án teljesítették.¹¹¹ A nemzetközi sporteseményre kiutazók első, 84 fős csoportját (köztük kísérők és újságírók is) még július 8-án négy repülőgép, köztük a ČSA Li-2 / DC-3-as repülőgépe szállította. (A bolgár csapatot fuvarozó három különjáratú repülőgép Ferihegyen műszaki pihenő erejéig leszállt.)¹¹²

Ausztriának szovjet megszállási övezetében – Béctől 30 km-re délre – elhelyezkedő, akkor szovjet igazgatás alatt álló Bad Vöslau repülőtéréről Budapestre az *Aeroflot* teherszállító különjáratot „meglehetősen rendszerességgel” repült 1953. májusától kezdve (ez bő egy év alatt legalább 19 utat jelentett). Az osztrák külügyminisztérium több esetben is tiltakozott a magyar külügyi szerveknél az ügyben, hogy a repülésekről osztrák hatóságok nem kaptak értesítést és a személyzet nem rendelkezett ausztriai beutazóvízummal. Ezeket a fuvarozásokat a szovjet légitársaság az ausztriai *Intrac* vállalat¹¹³ megbízásából teljesítette, s azokat az osztrák hatóságok elől a lehetőségekhez képest rejtve végezték. A ferihegyi légi kikötő forgalomirányítói a bad vöslai repülőtér szovjet illetékeseit tájékoztatták a repülésekről. Az *Aeroflot* Budapestről induló, Bad Vöslaubába tartó légijárművét a MASZOVLET szovjet állampolgárságú légijármű-vezetői repülték, azonban tervben volt, hogy majd a magyar állományt is igénybe veszik.¹¹⁴

A magyar *Minisztertanács* rendeletével, 1950. január 1-jével a BM ÁVH és a *Honvéd Határőrség* összevonásával, közvetlenül a *Minisztertanács* alá rendelt – azaz minisztériumtól független, önálló – hatóságot állított fel **Államvédelmi Hatóság** (ÁVH) néven.¹¹⁵ A budapesti légi határátkelőhely utasforgalom-ellenőrzésében, jármű kutatásban és a létesítmény őrzésében 1950. tavaszán 3 államvédelmi tiszt vezetése alatt 2 tiszthelyettes és 78 sorállományú határőr vett részt. Az ezt követő fél évtized során a

28. című, BOTTA Ferenc által készített fényképfelvétel alapján.], 89. p. [1955. június 16. című, JÁRAI Rudolf által készített fényképfelvétel alapján.] ; Középeurópa legnagyobb, legkorszerűbb...

¹⁰⁹ > MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.

¹¹⁰ > ORGOVÁNYI: Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben, 1950–1956.

¹¹¹ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 33–34. p.

¹¹² > Ma reggel elutazott Helsinkibe a magyar...

¹¹³ Az *Osztrák Kommunista Párt* (*Kommunistische Partei Österreichs*; KPÖ) szállítmányozási vállalata volt, amely esetenként együttműködött az *Ausztriai Szovjet Tulajdonok Hivatalával* és a bécsi szovjet *Központi Kereskedelmi Irodával* is, annak ellenére, hogy utóbbinak konkurens is volt. Az *Intrac* elsősorban különböző osztrák termékeknek a Szovjetunió és csatlós államai részére történő eladások fedésében kapott szerepet.

> CIA/RR PR-53

¹¹⁴ > 1954.09.16-ai külügyminisztériumi emlékeztető

¹¹⁵ > 4.353/1949. Korm. r.

létszám igen sokszor változott, döntően folyamatos csökkenés jellemezte.¹¹⁶ A repülő-téri határőr egység parancsnoka továbbra is JÁVOR László államvédelmi főhadnagy, a politikai tiszt 1951-től RYBKA Géza áv. alhadnagy, míg a FEP parancsnokának helyettese 1951-ben SZÁNTÓ János áv. főhadnagy volt. (JÁVOR László majd még az 1950-es évek legvégén is a *Budapesti [Ferihegyi] FEP* parancsnoka volt, akkor már határőr őrnagy rendfokozatban.)¹¹⁷ Ezekben az években, a politikai tiszt politikai természetű ügyekben a FEP parancsnokkal egyenrangú szerepkörben, azonos szintű parancsot adhatott ugyanannak az állománynak. E szovjet jellegű, kétszemélyi parancsnoki vezetést az *ÁVH Határőrség és Belső Karhatalom*nál 1953. március 31-vel alakították egyszemélyi vezetésre. Ekkortól kezdődően a politikai tiszt (alegységekben politikai vezető), mint jelentős önállósággal rendelkező tisztséget megszüntették, egyúttal bevezetésre került a „parancsnok politikai helyettese” beosztás. Ezzel az alárendeltségi viszonyok tisztázódtak, s a parancsnok ezáltal a politikai feladatok ellátásáért felelős személy előjárójává vált.¹¹⁸

Az *ÁVH*-n belül az *ÁVH Határőrség* és az *ÁVH Belső Karhatalom* 1950. decemberében közös irányítás alá került, amelyek azonban a létrejött „*Államvédelmi Hatóság Határőrség és Belső Karhatalom Parancsnoksága*” alatt önálló parancsnokságokat alkottak.¹¹⁹ Az *ÁVH Határőrség* területi szervei, az 1951. januárjában felállított a kerületek lettek, amelyek parancsnokai alá közvetlenül rendelték a 24 *FEP*-et. Azonban a budapesti nemzetközi repülőtér, mint határátkelőhely közvetlenül a határőrség országos vezetése alá volt beosztva (amely szervezeti kialakítás az 1990-es évek elejéig változatlanul fennmaradt).¹²⁰ A határrendőri / határrendészeti feladatokat 1951. február 1-jével teljes egészében az *ÁVH Határőrség* alá szervezték. Az államhatáron átlépő utasforgalom ellenőrzését végrehajtó helyi szervek „Határ-Forgalom Ellenőrző Pont”-okká (FEP) átalakítása 1951. január elején kezdődött. A *Budapesti Légi Határforgalom Ellenőrző Pont* felállítását 1951. január 6-án rendelték el, amelyet január 20-ig végre kellett hajtani. A hónap végén a ferihegyi *FEP* 70 fős létszámmal bírt, azonban az állománytábla csak 56 helyet engedélyezett, s azt is ideiglenes jelleggel 30 főre mérsékelték. Ekkor, a budapesti repülőtéren végzett úti okmány ellenőrzést az egy csoportvezető alá rendelt 11 fő „ellenőr” – azaz már három évvel későbbi megnevezés szerint: „útlevélkezelő” – hajtotta végre.¹²¹ Az *ÁVH Határőrség* ferihegyi létszámából, az állo-

¹¹⁶ A *Budapesti Légi FEP* személyzetét már 1950. végén 5 tiszt irányítása alatt 9 tiszthelyettes és 56 sorállományú tisztes, illetve rendfokozat nélküli alkotta – utóbbiak közül 51 fő őrszolgálatot látott el –, valamint egy hivatalsegéd és egy szakácsnő tartozott a vezető alárendeltségébe. (A határőrök fegyverzete ekkor *Mausers* puska, az útlevélkezelők 43M pisztoly volt, továbbá 8 db „villámgéppuska” is a felszerelést képezte.)

¹¹⁷ > 4/1/T.-1951. sz. ÁVH ; ILKEI: 41. p. ; Pillanatképek a Ferihegyi repülőtéréről. ; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

¹¹⁸ > 10-529/1953. ÁVH. T.

A kétszemélyi parancsnoki vezetés abból a pártállami érdekből eredt, hogy a parancsnokok politikailag megbízható személyi figyelem, felügyelete és ellenőrzése mellett folytassák feladataikat. Egyúttal lehetővé tették, hogy az állomány politikai nevelése mellett, a politikai tisztek az állami főhatalom és a *Magyar Dolgozók Pártja* érdekeinek megfélemlítő utasításokat adjanak, az szerint magyarázzák a bel- és külpolitikai eseményeket, egyes népekhez, eszmékhez való viszonyt. (A politikai tisztek, vezetők rendfokozati jelzésükön megkülönböztetésre kerültek.) E rendszerre addig volt szüksége a politikai vezetésnek, amíg a tiszt kar általuk gyanakvást keltőnek, megbízhatatlannak ítélt tagjait el nem távolították a vezetői beosztásokból és elvű, saját nevelésű állománnyal fel nem töltötték helyeiket. Az *ÁVH Határőrség* 1951. januári összlétszámában a 2.771 fő hivatásos állomány (tisztek és tiszthelyettesek) 89,6 %-a munkás vagy paraszt származású volt (a sorkatonák esetében ez az arány 94 %-ot ért el). A *Magyar Dolgozók Pártjának* tagjai és tagjelöltjei a határőrség 22.618 fős összlétszámának 23,3 %-át tették ki. A *Magyar Néphadsereg*nél a politikai tiszt beosztás a *Mi-nisztertanács* 1952. november 5-ei rendelete alapján, 1953. január végéig került megszüntetésre.

> 10-529/1953. ÁVH. T. ; FÖRIZS: A határőrség ügyeleti jelentései 1950-ben.

¹¹⁹ > 0754.500/1950.Kf.Szt.-szerv.-1950. sz. ÁVH

¹²⁰ > 4/1/T.-1951. sz. ÁVH ; 0754.500/15/Kf.Szt.szerv.-1951.sz.

¹²¹ > 0754.500/21/Kf.Szt.szerv.-1950. sz. ; 0754.500/15/Kf.Szt.szerv.-1951. sz. ; NAGY György: A magyar határfor-galom ellenőrzésének sajátosságai 1945–2005.

mánytáblán felülieket 1951. április 3-án átcsoportosítottak az *ÁVH Belső Karhatalom*-hoz, amellyel egy időben a repülőtér és területének őrzése is az utóbbi hatóság újonnan létrehozott ferihegyi alegységének feladata lett.¹²² A repülőtéri határforgalom ellenőrzés, és az ehhez szigorúan kapcsolódó kutatás-biztosítási szolgálat az *ÁVH Határőrség* feladata maradt. A *Budapesti Légi FEP* hamarosan jelentősen lecsökkentett, 19 fős állományszámból 1952. március 1-jei új állománytábla alapján további 5 fő került elvezénylésre.¹²³ Még ebben az évben *ÁVH Határőrséget* teljesen különválasztották az *ÁVH Belső Karhatalomtól*.¹²⁴ Az 1954. novemberi újabb állománytábla a ferihegyi *FEP* létszámát már csak 11 főben határozta meg. Akkor a *FEP* parancsnoka alá egy tiszti rendfokozatú főútlelvélkezelő, két tiszti útlelvélkezelő és kettő továbbszolgáló tiszt-helyettes, valamint 5 fő rendfokozat nélküli sorállományú határőr tartozott. E létszámból két rendfokozat nélküli távgépíró-kezelő volt, míg a kutató és biztosító rajt a két tiszt-helyettes – a rajparancsnok és a kutató – valamint három rendfokozat nélküli géppisztolyos lövész alkotta. Három hónappal később egy tiszti beosztást elvontak.¹²⁵

A **határvám-ellenőrzés feladat és szakterület** a *Pénzügyminisztérium* felügyelete alatt, a *Központi Vámigazgatóság* hatáskörébe tartozott. A vámmellenőrök polgári ruhában, nemzeti színű, „vám-tisztviselő” feliratú karszalagot viseltek szolgálati helyükön, feladatellátás során. A vámhatóságot 1949-re a pénzügyőrség alá tagozták be, majd 1950. március 23-án összevonták azzal, s egyidejűleg létrehozták az *Országos Pénzügyőri Főparancsnokságot (OPF)*. A központi hatóság nevét 1952. október 1-jével *Országos Pénzügyőri Parancsnokságra (OPP)* változtatták, amelyen belül működött tovább a *Vámigazgatóság*. A pénzügyőri és vámhivatali szakterületet 1953. január 1-jével nem csak különválasztották, hanem utóbbit a *Bel- és Külkereskedelmi Minisztérium (BKkM)* alá szervezték, egyúttal létrehozták a *Vámőrség Országos Parancsnokságát (VOP)*.¹²⁶ A vámügyek államigazgatási feladatának ellátására került megszervezésre a *Vámigazgatóság*, amely országos hatáskörű, középfokú hatóság volt, s elsőfokú, helyi szervként szervezték alá a vámhivatalokat.¹²⁷ A bel- és külkereskedelem közös miniszteri felügyeletének 1954. június 29-én történt szétválasztásával a határvám-ügyek legfelsőbb szakigazgatási, irányító és felügyelő személyeként a *Külkereskedelmi Minisztérium (KkM)* vezetője került kijelölésre. Ekkorra, a vámmellenőrzést teljesítő hatóság újabb átszervezésével a *Vámigazgatóság* megszűnt, míg végrehajtó szervként megmaradtak a vámhivatalok.¹²⁸ A ferihegyi repülőtér vámkirendeltsége a 2. számú *Budapesti Vámhivatal* alárendeltségében hajtotta végre a légi határforgalom vámmellenőrzését.¹²⁹

A légirendészeti (és a vízi rendészeti) szolgálati feladat ellátására 1951. elején a rendőrség lett kijelölve, a feladatot ennek ellátására létrehozott „légirendészeti őrs”-ök

A *Budapesti Légi FEP* állománytáblájának 1951. januárban történt 70 főről 56 főre csökkentésével a *FEP* vezetése 4 tisztből állt, akik közül egy politikai tiszt és egy párttitkár volt, alájuk rendelve egy polgári alkalmazott gépipróvó is dolgozott. Ekkor a határforgalom ellenőrzését az 1. tiszti csoportvezető alatt 1 tiszti, 6 tiszt-helyettes és 4 tisztes rendfokozatú ellenőr végezte. A *FEP* századát a 13, illetve 11 fős géppisztolyos-, illetve lövésszakasz alkotta, amelyeket egyenként két rajra osztottak (a fegyverzetük szakaszonként kiegészült 2–2 golyósóróval és 2–2 géppisztollyal).

¹²² > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

¹²³ > 0758.520/31-1952.

¹²⁴ > GÁSPÁR

¹²⁵ > Állománytábla 1954. ; 0019/1955. sz. ÁVH

A repülőtérre, a határőr állomány részére kihelyezett fegyverzet ekkor 11 darab 7,65 mm-es maroklőfegyver, 3 db géppisztoly, 2 db puska és 55 kézigranát (!) volt; saját gépjárművel nem rendelkeztek.

¹²⁶ > 1951/24. tvr. ; 1952/24. tvr. ; KOVÁCSICS: 220. p. ; PRUKNER: 67–68. p. ; SZÉP

A *Vámőrség Országos Parancsnoksága* a *Külkereskedelmi Minisztérium Vám- és Szállítmányozási Főosztálya* felügyelete mellett folytatta tevékenységét.

¹²⁷ > 1954/16. tvr. 1–4. §

¹²⁸ > 1954/VII. tv. ; 1955/7. tvr.

¹²⁹ > Mikor kapom meg a pénzem?

látták el.¹³⁰ A **budapesti légirendészeti őr**s elsősorban a belföldi forgalom felügyeletében látott el feladatokat. Ez kiterjedt mind a légijárművek, mind a személyzetének és utasainak ellenőrzésére is. Állománya a Ferihegyre érkező és onnan induló repülőgépeket a megfigyelőtoronyból, távcső segítségével figyelemmel kísérte a kijelölt állóhelytől a repülőter légterének elhagyásáig és fordítva. Ez mellett a repülőter területét is felügyelték, megfigyeléssel és járőrözéssel, valamint őrizték az ingatlanokat és a repülőgépeket. Az 1950-es évek legelején az induló belföldi utasokat (előzetesen, a jegyeldadás melletti légirendészeti pultnál, az e feladatot ellátó rendőrök) már személyazonosításra alkalmas igazolvány alapján ellenőrizték és adataikat utaslistára vezették fel, továbbá átvették az esetlegesen kötelező kijelentkező-lapokat is. Az előtérben szolgáltatott ellátók az érkező utasokat figyelték meg, szükség esetén – a személyes poggyászok mellett szállított – áruk, termékek belföldi szállítását jóváhagyó engedélyeket ellenőrizték, felszállás előtt pedig a szükséges ellenőrzést végezték el a személyzetnél. A légirendészeti őr állománya egyenruhában látott el szolgáltatást, fegyverzetük maroklófegyver volt.¹³¹

Az államhatár felett, a **magyar légtérbe befelé, és onnan kifelé történő repülések** hatékony ellenőrzése továbbra is csak földi megfigyelésekkel együtt volt végrehajtható. Az ilyen légi forgalom polgári felügyeletét és irányítását ellátó *MASZOVLET Rádióirányító Főosztálya* mellett a légiter katonai ellenőrzés alatt is állt. Az *ÁVH Határőrség* határőrizeti szerveinek feladatai közé tartozott a légtér figyelése is, abból a célból, hogy az államhatár felett átrepülő légijárműveket azonosítsa, figyelemmel kísérje és jelentse az illetékes szervnek. A légtérfigyelő őrök állományának jelentéseit távbeszélő útján továbbították az *Országos Légvédelmi Központnak (OLK)*, amely az észleléstől számítva megközelítőleg 6–8 perc elteltével értesült a jogsértő eseményről és a jármű mozgásáról. A Magyarország felett, jelentősebb mélységű légtérsértések felszámolását, illetve a kijelölt és engedélyezett légi útvonalakról letérő repülőgépek elfogását kezdetben kizárólag a Magyarországon állomásozó szovjet haderő vadászrepülői hajtották végre. Azonban a magyar és a szovjet fél légtérfigyelő és vadászrepülő egységei közötti adatmegosztás és -továbbítás még 1950-ben is szükségesnél rosszabb volt, így az ritkán ugyan, de veszélyes helyzeteket idézett elő. Ez az állapot azonban hamarosan javult.¹³²

A *Magyar Honvédség* – majd 1951-től *Magyar Néphadsereg (MN)* – szervezetén belül 1950. őszén létrehozták a *Légi Figyelő- és Jelzőezredet*, s egyúttal megszüntetésre került az *Országos Légvédelmi Központ* közvetlen parancsnoksági jogköre. E légvédelmi egység 1951-ben már 173 megfigyelő őr révén – döntően a várt támadási irányokban – nem csak Gyulától, a déli és nyugati határszakaszok mentén Szécsényig, közvetlenül az ország határán, hanem több vonalban, a mélységben is szemmel tartotta a légteret és a légi közlekedést. Az ezred tevékenységét 1952. elejétől jelentős mértékben támogatta a katonai rádiólokátorok telepítése, amelyeket az újonnan felállításra került rádiótechnikai alegységek működtettek. A mélységi, földi megfigyeléssel feladatot ellátó légtérfigyelő őrök száma 1953-ban 209 volt. Azonban a radarokra támaszkodó új eljárás alapján ezeket fokozatosan csökkenteni kezdték, az utolsókat majd 1956-ban szüntették meg. Az *OLP* feladatait 1955. tavaszától az *Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokság (OLLP)* vette át, s ugyanekkor az ezred átalakításával létrehozták a taszári 45. és a kecskeméti 54. *Önálló Rádiótechnikai Jelző Ezredet*. Az *OLLP*

¹³⁰ > 9.610/1951. BM. r. ; 13.890/1951. BM. r.

¹³¹ > A légirendészet őr áll a polgári-légiforgalom rendjének biztosításáért.

¹³² > KÖVÁRI ; ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokság.

alárendeltségébe tartozott az előbbieket mellett két vadászpilóta-hadosztály és négy légvédelmi hadosztály, valamint egy híradóezred is. A légtér figyelését, ellenőrzését ellátni hivatott katonai szervezet több, igen jelentős átalakításon esett át a következő évtizedek során.¹³³ Azonban a magyar légi tér ellenőrzése a következő évtizedre sem lett teljességgel tökéletes.¹³⁴

A belgrádi és a többi kommunista országok kormányai között 1949. őszére már minden kapcsolat megszakadt. A magyar-jugoszláv határon négy, hamarosan már csak három határátkelőhely maradt nyitva; az azokon átlépők száma 1950. és 1952. között néhány száz főnél nem volt több, 1953-ban ez összesen 490 személyt tett ki. A Jugoszláviával közös magyar határszakasz mentén, 20 km mélységben 1950. április 8-án létrehozták a déli határsávot, amely felett lezárták a magyar légtérrel a polgári légijárművek előtt. (E térségben majd 1951-ben erőteljes erődítési munkálatok is megkezdődtek.) A magyar honvédelmi miniszter 1950. április 28-án elrendelte, hogy a kecskeméti katonai repülőtéren állomásozó magyar *Jakovlev Jak-9P* típusú repülőgépek közül kettő folyamatos készenléti állapotban adjon a délszláv légtérsértések felszámolásában való közreműködés végett. Ennek ellenére a légtér repülőgéppel történő védelmét a gyakorlatban továbbra is csak a korszerűbb vadászpilóta-gepekkel rendelkező szovjet katonai repülő alakulatok látták el.¹³⁵ Az 1950-es évek legelején Magyarország fölé repülőgéppel történt **jogellenes berepülések** elsősorban – a korábbiakban ismertetett okokból eredően – Jugoszlávia felől történtek, amelyek közül számos a provokációt szolgálta. Míg 1951-ben még csak 16 esetet rögzítettek, addig 1952-ben már 42 jogellenes berepülést jelentettek az ország valamennyi határszakasza felett. Egyes időszakokban ezek száma meglehetősen nagy volt, csak 1952. március 4-e és április 9-e között 18 légi határsértést rögzítettek jugoszláv repülőgépek részéről.¹³⁶ Egy esetben ezt hazájából légijárművel elmenekült (?) katonai repülő követte el, aki Magyarországon menedékkérlemet nyújtott be.¹³⁷ Délen az ilyen határesemények majd csak 1953. tavaszától, az újbóli jugoszláv-magyar közeledés időszakától ritkultak meg; a teljes 1953. évben a magyar államhatárt már csak 13 alkalommal repülték át engedély nélkül repülőgé-

¹³³ > CSENDES László: 58. p. ; SZABÓ Pál József ; ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág.

¹³⁴ A rendszer eleinte, a kellően gyors vadász-repülőgépek híján nem biztosított tökéletes légtér-védelmet. Így fordulhatott elő, hogy 1951. november 19-én az *Egyesült Államok Légierőjének 12. Légi-hadsereg 85. Csoportjába* tartozó, legfeljebb 360 km/órás végsebességre képes, de csak 260 km/órával haladó *Douglas C-47-es* szállító-repülőgépe – Németország felől, Belgrádba repülése során – a Dráva felett kétszer is megsértette a magyar légtérrel. Majd ugyanez a repülőgép két óra múlva, 16:14-kor Gyula térségében, Románia felől ismét berepült Magyarország fölé. A román hatóságok a jogosulatlanul közlekedő járműről valamivel a román légtérből történő kirepülés előtt értesítették a magyar légtér-felügyeletet. Ezt követően Kiskunfélegyháza tágabb térségén keresztül, nyugati irányban Sztálinváros (akkor még csak néhány napja viselte e nevet a dunaparti település; ma Dunaujváros) és Székesfehérvár légtérén is áthaladt, továbbra is akadálytalanul. A magyar légvédelmi ütegek a repülőgép két Magyarországot felett útja során 180 lövést adtak le a légijárműre, mindent eredménytelenül. Végül Magyarországon állomásozó szovjet sugárhajtású vadász-repülőgépek, a berepülés után 1 óra 41 perc elteltével kényszerítették leszállásra, Pápa katonai repülőterén.

> Amerikai katonai repülőgép, ... ; SZ. H. J. ; ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág.

További példa ilyenre az Ausztria délkeleti tartományai felett 1963. augusztus 16-án közlekedő nyugatnémet sportrepülőgép esete, amely ott viharba került. A kis légijármű részére rendkívül kedvezőtlen időjárást kísérő szél keletre, egészen Baranya megyéig(!) sodorta el, ahol Szederkény és Bóly községek között végül kényszerleszállást hajtott végre. A legalább 140 km-t magyar légtérben repült, s a tiszai katonai repülőter tágabb térsége mellett is elhaladó légijárművet magyar vadász-repülőgépek nem fogták be.

> Nyugatnémet sportrepülőgép kényszerleszállása.

¹³⁵ > BENCSIK – NAGY: 152., 235. p. ; ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág.

A *Jakovlev Jak-9P* repülőgépek legnagyobb sebessége valamivel 670 km/óra felett volt, míg a szovjet *Mikolaj-Gurjevics MiG-15*-ös vadászpilóta-gepek óránként megtehtették akár ezer kilométert is.

¹³⁶ > A magyar kormány erőlyes tiltakozó jegyzéke... ; Erőlyes magyar tiltakozás a jugoszláv kormányánál... ; Jugoszláv repülőgépek sorozatos határsértései. ; ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág.

¹³⁷ > Jugoszláv repülő katonai menekült Magyarországra.

pek.¹³⁸ Ezt követően, a délszláv légtérsértések kapcsán megküldött magyar külügyi jegyzékek hangvétele, a magyar hatóságok által eszközölt válaszlépések sem voltak a korábbiak módján ellenségesek.¹³⁹ Az évtized első harmadát követően már mind több alkalommal észlelték léggömbök és repülőgépek Ausztria felől történő jogellenes berepülését. Az ember nélküli gázballonokat döntően Nyugat-Németország területéről, abból is nagyobb részben az Amerikai Egyesült Államok „szervei” légköri adatgyűjtés vagy propaganda-anyag továbbítása céljából bocsájtották fel; mindezek mellett az akkori magyar hatóságok szerint ezekkel gyűjtogatás, vagy balesetokozás is szándék volt.¹⁴⁰ Idővel Ausztria felől is egyre gyakoribbá váltak a polgáriak mellett a katonai repülőgépek jogellenes berepülései is. Utóbbiak elsősorban nagy magasságban közlekedő brit és amerikai kémrepülőgépek voltak, amelyek így próbáltak Magyarországról hírszerzési adatokat gyűjteni. Különösen az 1950-es végén hadrendbe állt, az Amerikai Egyesült Államok légierijéhez tartozó *Lockheed U-2*-esek befogása, vagy tevékenységének zavarása volt sokáig nehezen megoldható, a korai *MiG*-ek jelentősen alacsonyabb szolgálati magassága miatt. Csak az 1960. június 8-a és 21-e között eltelt két hét során kilenc légtérsértést fedtek fel a magyar szervek Ausztria irányából.¹⁴¹

A *Magyar Néphadsereg* 1951. májusától – az egyre inkább elavult légszaváros szovjet harci repülőgépei leváltására – korszerű, és akár 1.000 km/órás sebességgel is repülni képes, sugárhajtású *Mikolaj-Gurjevics MiG-15*-ös repülőgépeket állított hadrendbe. Ezeket már 1955-ben követte a jobb repülési tulajdonsággal rendelkező és valamivel gyorsabb *MiG-17*-es típus. Ezeknek köszönhetően, 1952-ben a *MN* vadászrepülői is bekapcsolódtak a jogsértő repülőgépek elfogásába. Szovjet és magyar harci repülőgépekkel folyamatosan készséget adtak, s riasztás esetén rövid idő alatt befoghatták az általában számottevően lassabb polgári (cél)járművet. Ezt az új magyar vadászrepülőgépekkel mind gyakrabban tudták eredményesen végrehajtani, azonban még így is előfordult komolyabb, felszámolásra nem került légtérsértés is.¹⁴² Magyar-

¹³⁸ > ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág.

¹³⁹ A korábbi, ellenséges magyar–jugoszláv viszony enyhülését követően, 1954. szeptember 28-án egy jugoszláv katonai *Douglas C-47*-es típusú szállítórepülőgép Letenye térségében tévedésből berepült a magyar légtérbe. A légijárművet a kikerkező magyar vadászrepülőgép szólította fel leszállásra, amelyet az végre is hajtott. A délszláv jármű és személyzete már másnap visszatérhetett hazájába.

> Jugoszláv katonai repülőgép leszállása magyar területen.

¹⁴⁰ > A Magyar Népköztársaság kormányának jegyzéke az Osztrák Köztársaság kormányához. ; A Magyar Népköztársaság kormányának tiltakozó jegyzéke az Egyesült ... ; GYÖRI SZABÓ: 211. p.

¹⁴¹ > A Magyar Népköztársaság Külügyminisztériuma tiltakozik az osztrák ... ; KÖVÁRI

¹⁴² > KÖVÁRI ; ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág.

Az *Egyesült Államok Légierijének* egyik *Martin B-57 Canberra* típusú bombázó-repülőgépe 1955. március 27-e éjjelén berepült a magyar légtérbe, majd 37 perc elteltével zavartalanul, személyzete akarattól hagyta el Magyarországot.

> ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág.

Egy légtérsértés felderítésére 1956. január 21-én dél után, Sármellékről két magyar *MiG-15*-ös repülőgépet küldtek az érintett északi osztrák-magyar határszakasz légtérébe, a Fertő-tó vidékére. Azonban a pápai katonai repülőtérről színtén a helyszíre érkező szovjet *MiG-17*-es vadászrepülőgépek és a magyarok között – egymás jelenlétéről tudomás nélkül, az azonosítás elmulasztásával – tévedésből tüzharc bontakozott ki, majd egy kényszerítő forduló során össze is ütköztek. Ennek következtében Pamhagen (Pomogy) térségében osztrák területre zuhant le egy-egy harci repülő. A berepült idegen légijármű a magyarok részéről azonosítatlanul, intézkedés nélkül tért vissza Ausztriába.

> A Magyar Népköztársaság kormányának jegyzéke az Osztrák Köztársaság kormányához. ; CSENDES László: 56–57. p. ; Jugoszláv katonai repülőgép leszállása magyar területen. ; KÖVÁRI ; MARTINKÓ József

A *SABENA* Bejrút–Athén–Bécs–Brüsszel útvonalát repülő *Douglas DC-6B* típusú repülőgépe 1959. július 15-én, Belgrád légtérének elhagyása után, egy vihar miatt letért az eredetileg engedélyezett útvonaláról. Ennek, és a rossz tájékozódás okán, 16:26-kor a magyar légtérbe engedély nélkül berepült. A légijárművet, miután így 21 percet és 30 km-t repült, a szovjet légierő magyarországi egységei elfogták és leszállították Szentkirályszabadja katonai repülőterére, ahol a szükséges vizsgálat idejére azt visszatartották. (A kivizsgálásban részt vevő magyar minisztériumi vezető a menetrend szerinti Budapest–Pécs járat révén, az őmiatta végrehajtott kitérő út és leszállás révén jutott el a Veszprém melletti katonai légi támaszpontra.) A repülőgép az ellenőrzést és jegyzőkönyv-felvételt követően Bécsbe tovább repülhetett.

ország légterét egészen az 1960-as évek elejéig a magyar légierő és az itt állomásozó szovjet vadászrepülő alakulatok közösen védték. A határőrség ebben az időben nem rendelkezett légijárművel, míg a rendőrségé nem volt alkalmas légi üldözési feladatok teljesítésére.

A légijárművek által elkövetett határrendsértések, azaz engedély nélküli berepülések – amelyek lehetnek a szomszédos ország területéről kiinduló „határincidens”-ek vagy ellenséges magatartással előidézett „provokáció”-k – figyelése és felfedése a *BM Határőrség* határőrizeti járőreire továbbra is feladatot rótt. A magasfigyelő őrhelyek is részben az ilyen jogsértések hatékonyabb észlelését szolgálták. A kijelölt légi határkapukon kívül eső határszakaszok átrepüléseiről azonnal értesíteni kellett szolgálati úton az illetékes hatóságot, a meghatározott legtöbb adat közlésével; az eseményről az írásbeli jelentés mellékleteként helyszínvázlatot is készítettek. A hatékonyság elérése végett a határőrizeti helyi szervek ügyeleti helyiségeiben kifüggesztésre kerültek a repülőgépek ismertető jeleinek táblázata is.¹⁴³

Légijármű engedély nélküli külföldre repülésével jogellenesen távozókat kifejezett **büntetését** – az első esetek után csak néhány évvel – 1954. május 12-én életbelépő magyar jogszabály rendelte el. Ez kifejezetten a Magyarországról meghatározott módon történő külföldre távozást bünteti, míg a befelé irányuló magatartást nem érinti. Ennek értelmében, aki légijárművet „engedély nélkül szándékosan külföldre vezet” vagy annak személyzeteként „engedély nélkül és szándékosan külföldre távozik” 15 évig terjedő börtönnel volt büntethető. Aki ezt csoportosan vagy fegyveresen hajtotta végre, az halállal volt büntetendő. Mindezek elkövetőjét kötelezően vagyonekobzás mellékbüntetéssel is sújtották. Az előbbi büntetésekre történő előkészületet akár 10 év börtönnel, az erről tudomással bíró személyt, amennyiben „haladéktalanul” azt hatóságnak nem jelentette, akár 5 év börtönnel büntetni rendelték. Ezen elkövetőket részleges vagy teljes vagyonekobzás mellékbüntetéssel is sújthatták. Az előbbieken ismertetett bűncselekmények ügyében a budapesti katonai bíróság kizárólagosan lett illetékes, még a polgári jogállású elkövetők esetében is.¹⁴⁴

Az 1949. év nyarától magyar állampolgároknak újonnan kiállított útlevéllel, vagy ismételt utazás esetében csak kiutazási engedéllyel lehetett külföldre utazni. Az útlevélek a meghatározott időn belül és a megjelölt államok, földrészek területére történő utazásra bírtak érvénnyel. A külföldiek magyar vízuma csak a beutazási engedélyben rögzített határátkelőhelyeken történő be- és kiutazás esetén lehetett érvényes. A Magyarországra beutazó külföldieknek – ha az nem átutazás céljából történt – jelentkezniük kellett az illetékes hatóságnál, és a vízumuk alapján 14 napig érvényes, ideiglenes tartózkodásra jogosító igazolványt kaptak, amelyet az országból kilépéskor a határőrség útlevélkezelője bevont. Az engedélyezett keretek között, hat hónapot meghaladó tartózkodás esetén, az országból történő távozáshoz a külföldieknek is kiutazási engedélyt kellett kérniük.¹⁴⁵

A ferihegyi repülőtér nemzetközi légi forgalma – az előző évekhez képest – 1952. nyarára felélénkült, a legforgalmasabb Budapest–Prága útvonalon hetente, irányonként már 11 járat közlekedett. Ugyanekkor Bukarestet, Szófiát irányonként heti 5 járat kapcsolta össze Budapesttel. Moszkvával és az útba ejtett Kijevbe heti négyszer, Bécs–As-

› Belga utasszállító repülőgép engedély nélküli berepülése Magyarország légiterébe. ; ZAINKÓ: II-14-es repülőgépe a Malévnél.

¹⁴³ › *Határőrizeti Szabályzat*. 1967.: 6–8., 24., 105., 172–173. p.

¹⁴⁴ › 1954/12. tvr.

¹⁴⁵ › BENCsik – NAGY: 19–26., 53. p.

pernre, és Varsóba, illetve elviekben Belgrádba és Tiranába heti egyszer volt járat.¹⁴⁶ A korábban leírtakhoz képest 1954. nyarára a belgrádi és tiranai járat megszűnt. A nyár folyamán a varsói viszonylat irányonként heti háromra nőtt, az *Aeroflot* által biztosított bécsi kapcsolat háromra, igény szerint négyre gyarapodott.¹⁴⁷ A magyar és osztrák főváros közötti viszonylat ekkor már általában túlterhelt volt.¹⁴⁸ (Bécs-Aspern polgári légiforgalmát 1954-ben helyezték át a Schwechat melletti repülőtérre.) A budapesti légikikötő hálózatába két új külföldi város került. A „népi demokratikus” Németország fővárosába, 1954. május 18-án nyitották meg a Budapest–Prága–Berlin–Schönefeld (Kelet-Berlin) járatot, amelyet a *MASZOVLET*, majd 1956-tól a keletnémet *Deutsche Lufthansa*-val közösen, felváltva teljesített.¹⁴⁹ Korábban, és még a későbbi években is, számos útvonal a magyar fővárost közbeeső állomásként érintette, de utasok le- és felszállhattak ott. Ezen túlmenően a magyar-szovjet légitársaság is működtetett olyan menetet, amely Budapesten leszállva azonos járatként továbbrepült.¹⁵⁰ A rendeződő magyar-jugoszláv viszonyt követően, 1954. november 6-án repült a *MASZOVLET* első Budapest–Belgrád járata, amely a megszűnő légitársaság utolsó új útvonala lett. (A magyar-jugoszláv határszakasz átkelőhelyeinek forgalma erre az évre az előzőnek négy és félszeresére nőtt.) A „nyugati” légiközlekedési vállalatok közül 1954. őszén a holland *KLM* ismét, valamint a dán-svéd-norvég *Scandinavian Airlines System* (*SAS*) is kapcsolatba lépett illetékes magyar vállalatokkal, hogy a már meglévő ausztriai útvonaluk meghosszabbításával Bécs–Budapest járatszakaszokat nyithassanak. Azonban ezek megindulásával még közel két évet kellett várniuk.¹⁵¹

A légiforgalom polgári irányítását 1953. áprilisában a *MASZOVLET* szervezetébe központosították, minden ilyen jellegű tevékenységet és ehhez kapcsolódó eszközöket átvéve a feladatot addig ellátó *Magyar Postától*.¹⁵²

A határt légi úton átlépő személyek száma 1950-től jelentősen csökkent, amit részben a külföldre utazás nehézségei – az útlevelet és / vagy kiutazási engedélyt kapott személyek rendkívül kis száma, a szükséges fizetőeszköz megszerzésének korlátai –, illetve a magyar kormány külföldiekhez való viszonya eredményezett. Az új budapesti repülőtér kisszámú nemzetközi utasforgalmát már szinte kizárólag a szolgálati, politikai, gazdasági célú utazások tették ki.¹⁵³ A nemzetközi utasforgalom a budapesti repülőtérén majd csak 1954-ben haladta meg az 1949. évit. (V./B sz. melléklet) Jól érzékel-

¹⁴⁶ > *MASZOVLET* 1952. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁴⁷ > *MASZOVLET* 1954. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁴⁸ > 33/1954. feljegyzés

¹⁴⁹ > RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

Az 1954. májusában létrehozott kelet-német légiforgalmi vállalat 1955-től repült járatokat.

¹⁵⁰ A *MASZOVLET* Kelet-Berlin–Prága–Budapest járata 1954-ben heti két alkalommal közlekedett, egy-egy alkalommal Bukarestig illetve Szófiáig továbbrepülve. Ugyanakkor, 1954-ben a csehszlovák *ČSA* heti kettő alkalommal repült Prága–Budapest–Bukarest útvonalon, heti rendszerességgel Prága–Budapest–Szófia vonalon. A lengyel *LOT* hetente egy-egy alkalommal repülte a Varsó–Budapest–Bukarest illetve a Varsó–Budapest–Szófia járatot. Szintén ezen évben a szovjet *Aeroflot* 3, illetve 4 alkalommal repült hetente Moszkva–Kijev–Budapest–Bécs útvonalon, amelynek a magyar és osztrák főváros közötti szakaszát is igénybe vehették a két település között utazók.

¹⁵¹ A holland *KLM* bécsi képviselte 1954. novemberében megkereste a *MASZOVLET* illetékeseit, hogy 1955. elejétől heti négy alkalommal Bécs–Schwechat–Budapest csatlakozó járatot nyitnának. Ezzel kapcsolatot teremtve a holland társaság Bécsben is leszálló járataihoz, többek között a közel-keletiekhez is. Ez időben hasonló kezdeményeséssel élt a dán-norvég-svéd *SAS* légiközlekedési vállalat is az *IBUSZ*(I) felé. Azonban az Ausztria felé fejleszteni kívánt vasúti közlekedés miatt a kezdeményezéseket még nem támogatták. Nehézséget jelentett még az osztrák területeknek szovjet megszállása is, mivel a járatnyitáshoz azok engedélye is szükséges volt. Az akadályok 1955. őszén kezdtek elhárulni, amikor Ausztria semlegességét és függetlenségét elismerő Szovjetunió átadta az általa ellenőrzött területek igazgatását és csapatait kivonta onnan.

> 33/1954. feljegyzés

¹⁵² > MOYS: Légiforgalmi irányításunk története. ; SUSÁNSZKY

¹⁵³ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

teti a külföldre utazás magyarországi lehetőségének mérsékelt bővülését, hogy amíg 1953. teljes év során, 9.471 útlevelet és magyar állampolgár részére ismételt kiutazási engedélyt adott ki az útlevélhatóság, addig e szám 1955-ben már 68.680-ra nőtt.¹⁵⁴ (Magyarország valamennyi határátkelőhelyének összes utasforgalma 1952. folyamán már 93 ezer fő volt. A két évvel korábbinak háromszorosa!)¹⁵⁵

A ferihegyi útlevélkezelők 1953. májusának 31 napja során 737 külföldi viszonylatban utazó személy úti okmányát ellenőrizték, a következő év azonos időszakában már 1.424 főt.¹⁵⁶ A belpolitikai változások hatására az ÁVH-t 1953. július 17-én kelt minisztertanácsi rendelettel a *Belügyminisztérium* alá rendelték. Ezzel az addig lényegében független szervezet önállósága megszűnt, neve ekkor ismét *BM ÁVH* lett.¹⁵⁷ A határőrizetért és határforgalom-ellenőrzésért felelős szerv a *BM Határőrség* lett, a *BM Határőrség és Belső Karhatalom Parancsnoksága* közvetlen alárendeltségében. A ferihegyi repülőtér nemzetközi járatainak utasforgalmának ellenőrzését és járműkutatását a *BM Határőrség Budapesti Légi Határ-Forgalom Ellenőrző Pont Parancsnoksága* alá rendelt állomány hajtotta végre.¹⁵⁸

A külföldre induló, vagy külföldről érkező légi jármű (a kényszerleszállást kivéve) továbbra is csak a kijelölt vám-repülőtéren szállhatott fel / le. Azonban az 1950-es évek közepén is lehetőség volt arra, hogy közlekedés- és postaügyi miniszter attól eltérő helyet jelöljön ki erre a célra. Ez esetben erről a miniszter értesítette a vámigazgatóságot. A kényszerleszállást végrehajtott, nemzetközi viszonylatban közlekedő légi jármű vezetője a rendkívüli eseményről változatlanul köteles volt a legközelebbi vámhivatalt, határőrségi vagy rendőrségi szervet azonnal értesíteni.¹⁵⁹

A légi járművet üzemben tartó vállalatnak a nemzetközi viszonylatú járatai menetrendjéről, az abban beállt változ(tat)ásról tájékoztatnia kellett a vámhatóságot. A menetrendekben a repülőtéren történő tartózkodási, várakozási időt oly' módon kellett a légitársaságoknak kialakítaniuk, hogy a szükséges határőrségi és vámőrségi ellenőrzéseket végre lehessen hajtani. A menetrendben történt eseti változásról (járat törlése, jelentős késés) és a menetrenden kívüli légi közlekedésről a repülőtér üzemeltetője értesítette a vámhatóságot.¹⁶⁰ Ferihegyen, az 1950-es években, külföldi viszonylatban közlekedő utasok repülőtéri ügyintézése – jegykezelés és poggyászfeladás, majd a vámvizsgálat és útlevéllenőrzés – az indulás előtt általában 45 percnél többet nem vett igénybe.¹⁶¹ Ez a rövid idő, az egy-egy járatra kilépő (és belépő) utasok kis száma miatt elegendő volt. Az útlevél ellenőrzése, a két háború közötti időszakban alkalmazott gyakorlathoz képest, lényegében nem változott. Azonban a belső és külső ellenségre folyamatosan gyanakodó politikai légkör e tevékenységre is rányomta a bélyegét. Az utasoktól járatonként összegyűjtött útleveleket elkülönített helyiségben ellenőrizték, az úti okmány átvételekor és visszaadásakor egyaránt személyazonosítást végeztek. Az ellenőrzés külön figyelmet fordított az érvényesség mellett az esetleges hamisítások felderítésére is. A határt átlépő személyek adatait továbbra is kézzel, névjegyzékbe vezették be, ami a növekvő utasforgalom mellett egyre több időt igényelt. Azonban ebben könnyítést jelentett, hogy azt utólagosan is végrehajthatták a külföldiek esetében, a

¹⁵⁴ > BENCsik – NAGY: 234. p.

¹⁵⁵ > KATONA [A hivatkozott tanulmány 105. sz. jegyzete.] ; ORGOVÁNYI: Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben, 1950–1956.

¹⁵⁶ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

¹⁵⁷ > NAGY György: A magyar határforgalom ellenőrzésének sajátosságai 1945–2005.

¹⁵⁸ > 00477/1953. sz.

¹⁵⁹ > 1954/16. tvr. 35. § (9) bek.

¹⁶⁰ > 1954/16. tvr. 35. § (8) bek.

¹⁶¹ > MASZOVLET 1954. évi nyári menetrendfüzete.

vízumukhoz mellékelte be- és kiutazó-lap segítségével.¹⁶² A *Budapesti FEP* okmányvizsgáló, -ellenőrző eszközeit az 1950-es években kiegészítették fényképezőgéppel és -álmánnyal is. A felfedett úti okmány hamisítás, illetve visszaélés (ún. személycsere) esetről képi dokumentációt kellett készíteni, amelyhez az 1950-es évek közepétől a legjobb fényképeket a ferihegyi és a szobi (vasúti) *FEP* határhozói készítették.¹⁶³

Az 1950-es és 1960-as években a be- és kilépő személyek és járművek, továbbá a behozni, a kivinni, illetve átszállítani kívánt áru vámvizsgálat alá esett, az említett árukat vámkezelni kellett. A szállított árurol árunyilatkozatot kellett adnia az arra kötelezett birtokban tartónak, szállító vállalatnak vagy arra kötelezett más (természetes vagy jogi) személynek.¹⁶⁴ Az 1950-es évek közepén az utazó birtokában lévő, úti holminak minősülő ingóságok, meghatározott összegű magyar fizetőeszközök és utazási csekkek engedély nélkül és vámmentesen voltak külföldre szállíthatóak. Az ezen felüli értékek és mennyiségek csak előzetes engedély beszerzését követően voltak kivihetőek. A belépő utasoknál behozatali vám alól mentesült az úti holminak minősülő ingóságuk, ezen túlmenően a náluk lévő külföldi fizetőeszközök – utóbbiak az értékbehozatali tanúsítványon történő nyilatkozattétel kötelezettsége terhe mellett – korlátlanul voltak behozhatóak. Minden más ingóság és érték vámköteles volt.¹⁶⁵

A debreceni repülőtér – amelyet egyaránt használtak polgári és katonai célra is – nem volt vámrepülőtér, azaz határátkelőhely. Azonban a rossz időjárási viszonyok esetén a budapesti légikikötő kiterő repülőtere volt, bár nemzetközi járatok csak rendkívül ritkán vették igénybe a lehetőséget. Ebből eredően, szükség esetén nemzetközi járatok utasainak átlépését is végre hajtották. Ennek okán, a debreceni repülőtéren *ÁVH* határőr alegység is szolgáltatást teljesített.¹⁶⁶ (E repülőtéren, kezdetben magyar, majd az 1950-es évek elejétől szovjet katonai repülő alakulatok állomásoztak.)

A szovjet fél a *MASZOVLET*-ben lévő részesedését – akárcsak más vegyes vállalatban lévőket – az 1954. november 6-án aláírt magyar-szovjet egyezmény értelmében átadta Magyarországnak. Az erről szóló magyar minisztertanácsi határozat alapján a légitársaság felszámolása megkezdődött. Azonban a légitársaság jogutódjaként, a közlekedés- és postaügyi miniszter utasítása alapján, 1954. november 26-ai hatállyal megalapításra került a kizárólagos állami tulajdonban lévő *Magyar Légiközlekedési Vállalat*, azaz a *MALÉV*.¹⁶⁷ E légitársaság – akárcsak korábban a *MASZOVLET* – egyedüli

¹⁶² > BENCsik: Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron, 1945–1989.

¹⁶³ > BENCsik – NAGY: 156. p.

¹⁶⁴ > 1954/16. tvr.

¹⁶⁵ Kiviteli forgalomban az utazó magyar fizetőeszközből – 20 forintnál nem nagyobb címletekben – legfeljebb 200 forintot tarthatott magánál kiviteli engedély nélkül, valamint 100 darab szivarkát, egy-egy gyűrűt és órát, továbbá a nőknek egy pár fülbevalót, egy-egy karkötőt és drágakő nélküli nyakláncot lehetett külföldre vinni. Ugyanígy kiviteli vám alól mentesült a három napra elkészített élelmiszer, egy fényképezőgép, egy csomag kártya, az utazás időtartamának és céljának megfelelő ruhaneműk és ingóságok, valamint legfeljebb 200 forint értékű ajándéktárgy. A *Magyar Külkereskedelmi Bank Rt.* által kibocsátott utazási csekkek külön engedély nélkül voltak kivihetőek. A behozatal esetén az előbb felsorolt értékek vámmentesen voltak behozhatóak, továbbá külföldi fizetőeszközök és „más értékek” (készpénz-helyettesítő eszközök) – az érték-behozatali tanúsítványon történő nyilatkozattétel kötelezettségének terhe mellett – korlátlanul lehettek a beutazó személyeknél. Az előbbieken kívül eső minden tárgy után, akár ajándékozás, akár vásárlás útján került az utazóhoz, az utastarifában meghatározott vámot kellett megfizetni. Amennyiben a határon a belépő személy ezt nem tudta teljesíteni, akkor a nyilatkozat alapján kijelölt valamelyik budapesti vagy belterületi vámhivatalnál – az oda továbbított ingóság átvételével egy időben – tehetette meg. Az előbbieken kívül vámmentes volt az országon átszállított külföldi áru is. Ezen kívül, viszonyosság elvén, vámmentességet élveztek meghatározott állami vezetők, kormányküldöttségek és kíséreteik, továbbá a diplomáciai és konzuli testületek, azok tagjainak és családtagjainak személyes tárgyai is.

> 1954/16. tvr. 22. § ; Mit szabad kivinni és külföldről behozni?

¹⁶⁶ > DELEFF: 57. p.

¹⁶⁷ > RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez.

A magyar vállalat angol nyelvű megnevezése a kezdeti másfél évtizedben *Hungarian Air Transport* volt, majd azt 1964. januárjában felváltották a *Hungarian Airlines* névre. (Az „airlines” vagy „airways” a tőkés országok légitársasá-

magyar vállalatként rendelkezett a polgári kereskedelmi légi forgalom (bel- és külföldi, személy- és áruszállítás) lebonyolítás jogával.

{ Nemzetközi kitekintés. } A *MALEV* létrejöttével kialakult magyarországi légiforgalmi helyzet, a kommunista országokban általános állapot volt / lett, azonban ez abban a korban még a tőkés („nyugati”) országokban sem volt példa nélküli. Az Egyesült Királyságban egy 1946. évi jogszabályi változással a *British Overseas Airways Corporation (BOAC)* állami tulajdonba került, s mellette további két vállalatot hozott létre a brit kormány: a *British South American Airways-t (BSAA)* és a *British European Airways-t (BEA)*. Azév nyaratól e három, majd – a *BSAA*-nek 1949. decemberében a *BOAC*-ba történt beolvasztását követően – már csak két állami légitársasági vállalat szállíthatott brit részről utasokat külföldre, kereskedelmi céllal. (A tengerentúlra szinte kizárólagosan, valamint kisebb részben Európába a *BOAC*, míg Európában és a Földközi-tenger térségében elsősorban a *BEA* fuvarozott kereskedelmi légi járatok révén személyeket. A harmadik vállalat, a *BSAA* a dél-amerikai útvonalak kiszolgáltatását látta el négy éves fennállása során.) E légitársaságok mellett, a magán (társasági) tulajdonú brit vállalatok csak az előbbiekkal együttműködve, vagy nem-kereskedelmi céllal fuvarozhattak személyeket és árukat. Ez az állapot az Egyesült Királyságban – új törvény életbe lépésével – majd 1961-ben szűnt meg, s lett szabad piaccá a légi közlekedés e területe is, az immár egyenlő jogú brit légitársaságok részére.¹⁶⁸ A francia *Air France* vállalatot 1945. júniusában állami tulajdonba vették, majd azév utolsó napjaiban a franciaországi kereskedelmi légi közlekedést a *Société Nationale Air France* alá rendelték. Az állami irányítású időszakban csak kormányzati engedéllyel lehetett légitársasági vállalatot működtetni Franciaországban. Azonban már 1947-ben ismét szabaddá tették a légi közlekedést, s az *Air France*-ban 1948-tól a francia állam már csak többségi tulajdonnal rendelkezett, a részvények egy jelentős része értékesítésre került.

A magyarországi repülőtereket, és így a ferihegyit is 1950. január 1-jétől üzemeltető *Repülőtér Fenntartó Nemzeti Vállalat* 1954. január 1-jével átszervezésre került, s létrehozták a *Repülőtér Fenntartó Igazgatóság*ot. E szervezet feladatát, 1955. január 1-jével a *MALEV* vette át, ekkortól a légitársaságot és a *KPM VII. (Légügyi) Főosztály*át összevonták.¹⁶⁹ Ezzel egy szervezetben, a *MALEV*-ben összpontosult a magyarországi légitársasági közlekedés ügye.

Az **1955. év nyarán**, minden nap a legelső nemzetközi repülőgép 10:10-kor egy érkező járatot teljesített, míg az utolsó egy induló volt, 18:40-kor. Egy hét folyamán már összesen 86 járat indult és érkezett Budapestre menetrend szerint (a belföldiekén kívül), naponta – vasárnap kivételével – 6–8 járat irányonként. A legforgalmasabb időszak kedden 10:10 és 13:55 között volt, amikor 7 induló és 7 érkező járat utasai kerültek ellenőrzésre. A legkisebb forgalom vasárnap volt, amikor 4–4 nemzetközi járat közlekedett (aznap belföldi forgalom menetrend szerint nem volt).¹⁷⁰ A menetrendi elemzés alapján, útlevélező szolgálatra minden nap 09:30 és 19:00 között volt szükség, azonban 14:00 és 17:30 között menetrend szerinti forgalommentes időszakok voltak (vasárnap 11:15 és 12:45 között is). A feladatot egy főútlevélező és két útlevélező határőr tiszt hajtotta végre. A magyar légi határátkelőhelyen be- és kilépő utasok száma az 1955. év nyári időszakában elérhette akár a 60–80 főt is naponta. A *MALEV* nemzetközi járataira, 1955. áprilisától szeptember végéig járatonként és átlá-

gai által kedveltebb elnevezési forma volt. Vélhetően üzleti megfontolás játszott közre a névmódosításban.) A *MALEV* légijárművein, az új angol nyelvű névforma fokozatosan jelent meg.

¹⁶⁸ > PENROSE: 145–146., 149. p. ; *The Statesman's Year-Book, 1972–1973.*: 119. p.

¹⁶⁹ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 32–35., 62. p.

¹⁷⁰ > *MALEV* 1955. évi nyári menetrendfüzete.

gosan 4–5 személy lépett ki, és nagyságrendileg azonos számú lépett be is. A téli menetrendi hónapokban ez 3–4 fő között volt.¹⁷¹ A ferihegyi repülőtérén, **az 1956. év tavaszán** majd még továbbra is hetente 43 külföldi viszonylatú repülőgép érkezett és ugyanennyi indult összesen. Az 1956. év májusának 31 napja során már összesen 2.013 utas útlevelét ellenőrizte a *BM ÁVH* ferihegyi állománya, ez naponta átlagosan 70 főt jelentett.¹⁷² A *MALÉV* nemzetközi járataira 1956. II. negyedévében, járatonként átlagosan még továbbra is 4–5 személy lépett ki, és nagyságrendileg azonos lépett be is, akár csak, ahogy az akkori külföldi járatok tekintetében is történt. Azonban júliustól október utolsó negyedéig a magyar vállalat külföldre induló, vagy onnan érkező repülőgépeivel átlagosan már 7 fő lépte át a magyar államhatárt Ferihegyen.¹⁷³

A továbbmenő repülőgépek ezekben az években 40–60 percet tartózkodtak a budapesti légi kikötőben, amely során valamennyi utas elhagyta a repülőgépet és a továbbutazók, illetve az átszállók (járatot váltó utazók) az induló nemzetközi váróteremben várakoztak és vásárolhattak frissítőket. Ez idő alatt a határforgalom-ellenőrző személyek a szükséges és előírt ellenőrzéseket elvégezhatték esetükben is.

Magyarország 1955. december 14-én felvételt nyert az *Egyesült Nemzetek Szervezetébe*. Ezzel megnyílt a lehetőség, hogy a magyar állam feltételek nélkül csatlakozzon a nemzetközi légiközlekedést szabályozó 1944. évi Chicagói Egyezményhez és az *ICAO*-hoz. Azonban erre még közel másfél évtizedig nem került sor.

A magyar kormány megrendelésére gyártott *Iljusin Il-14P* típusú légijármű 1956. májusában állt szolgálatba. Ezzel megkezdődött a **saját külön-repülőgéppel kiszolgált kormányrepülések** időszaka (az egyik járművet majd 1960 eleje és 1961 vége között a *MALÉV* üzemeltette, azt követően ismét kormányzati utakat teljesítő légijárműnek lett kijelölve). A második kormány-repülőgép Nyikita Sz. HRUSCSOV, a *Szovjetunió Kommunista Pártja* első titkárának ajándéka révén majd 1957. tavaszán került Magyarországra. Az előzővel azonos típusú légijármű kétszalonos kivitelezésű volt, s póttartályai révén a hatótávolsága meghaladta a 2.000 km-t (mint szovjet ajándék díjmentesen vételezhetett üzemanyagot a szovjetek által üzemeltetett polgári és katonai repülőtereken). Ezt követően az állami külföldi légi utazások lebonyolítására a *Kormányőrségen* belül egy különítményt hoztak létre. Mindkét magyar kormány-repülőgépet öttagú szovjet személyzet repülte, akiket csak 1959. elején váltottak fel a magyarok. A repülőgépek és személyzeteik ekkor a *Magyar Néphadsereg* állományába kerültek át.¹⁷⁴

A *MALÉV* az 1955. nyarán és 1956. tavaszán üzemeltetett valamennyi menetrend szerinti nemzetközi járatait egyetlen *Li-2*-es repülőgéppel teljesítette. Ezt oly' módon tette, hogy hétfő reggel a Ferihegyről induló légijármű a következő napokban külföldön várakozott az éjszakák során, s mindig csak átutazó járatokkal érintette Budapestet; végül szombat reggel indult haza a repülőgép. Vasárnap a magyar légitársaság nem teljesített menetrend szerinti nemzetközi légi járatot.¹⁷⁵ A keletnémet *Deutsche Luft-hansa* 1956. május 13-tól továbbrepülte budapesti járatát, s Berlin-Schönefeld-Prága-Budapest-Bukarest-Szófia útvonalon közlekedett a következő évi járatbontásig. A

¹⁷¹ > *Budapest Statisztikai Évkönyve*, 1957.: 304. p.

¹⁷² > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

¹⁷³ > *Budapest Statisztikai Évkönyve*, 1957.: 304. p.

¹⁷⁴ > ZSALUDEK: 23. p.

¹⁷⁵ > *MALÉV* 1955. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1956. évi tavaszi menetrendfüzete.

A nemzetközi járatokat 1956. tavaszán teljesítő magyar *Li-2*-es repülőgép heti útja a következő volt („”) jellel jelölve a másnapi indulást): Budapest–Varsó } Varsó–Budapest–Bukarest, majd késő délután utasok nélkül Bukarest–Szófia } Szófia–Budapest–Prága–Berlin-Schönefeld } Berlin-Schönefeld–Prága–Budapest–Bukarest } Bukarest–Budapest–Prága–Berlin-Schönefeld } Berlin-Schönefeld–Prága–Budapest.

MALEV első „nyugati” célállomása az 1956. június 5-én megnyitott Budapest–Bécs járat volt. Ezzel az Aeroflot mellett már a magyar légitársaság is kapcsolatot teremtett a két főváros között. A magyar és osztrák kormány 1956. július 17-én kötött légügyi egyezményt.¹⁷⁶ A budapesti repülőteret a II. világháború után menetrend szerint, nyugat-európai és közel-keleti városokkal elsőként a 16 év után Magyarországra visszatért holland KLM kapcsolta össze közvetlen járatral. Az 1956. június 21-től, Douglas DC-6-os repülőgéppel teljesített heti egyszeri járat Amszterdam–Frankfurt am Main–Budapest–Szófia–Isztambul–Kairó útvonalon közlekedett.¹⁷⁷

Két francia különjáratú repülőgéppel érkezett a magyar fővárosba 1956. március 23-án a francia ifjúsági labdarúgó-válogatott és kísérete.¹⁷⁸ Az első nyugatnémet repülőgép utasai 1956. augusztus 12-én szálltak le Budapest-Ferihegyre, a Lufttransport Union 36 fő utasbefogadó-képességű Vickers VC.1 Viking repülőgépén.¹⁷⁹ Tengerentúli légitársaságok közül először az indiai állami légitársaság légijárműve szállt le Budapest repülőterén. Az Air India repülőgépe első alkalommal 1956. október 9-én érkezett Budapest-Ferihegyre, egy kitérő út során. Aznap délután, a Lockheed L-1049 Super Constellation típusú, 59 utasférőhelyes, hosszújáratú repülőgép London–Genf–Róma–Kairó–Bombay járata az olasz főváros helyett, Ázsia felé repülés során tartózkodott rövid ideig Budapesten. A repülőgép eseti leszállásának az indiai külügyminiszter-helyettes vezette, Magyarországon tartózkodó és itt vendégszereplő nagyobb indiai kulturális küldöttség hazaszállítása volt az oka.¹⁸⁰

Miközben a magyar-amerikai kapcsolatok még mindig általánosságban véve rosszak voltak, egy amerikai katonai teherszállító légijármű érkezett Ferihegyre, amely a budapesti amerikai követség részére fuvarozta szállítmányát. Az Amerikai Egyesült Államok Légierőjének (United States Air Force; USAF) Szállítási Parancsnokságához tartozó Douglas C-124 Globemaster II típusú szállító-repülőgép 1956. októberének harmadik hetében, néhány nappal a forradalmi események előtt tartózkodott Ferihegyen. Ennek ideje alatt, a magyar rendvédelmi szervek részéről (is) biztosított légijárművet látogatók egy kis csoportja meg is tekinthette, s találkozhatott annak hajózó személyzetével is.¹⁸¹

Sikeres tárgyalások eredményeként a belga SABENA¹⁸² légitársaság, annak 1956. október közepén kelt közleménye alapján, 1956. november 4-ére tűzte ki első, Brüsszel–Frankfurt am Main–Bécs–Budapest–Athén járatának megindítását (korábbi útvonal bővítése, átalakítása révén), amelyet heti kettő alkalommal szándékoztak teljesíteni.¹⁸³ Azonban a magyarországi forradalom kibontakozása és a légiközlekedést érintő események ezt megghiúsították.

¹⁷⁶ > FÖLDESI: Negyvenéves a bécsi járat.

¹⁷⁷ > LATHAM: 63., 65. p. ; Megérkezett Budapestre az első menetrendszerű holland repülőgép.

¹⁷⁸ > MTF: Megérkezett Budapestre a francia utánpótlás és...

¹⁷⁹ > Viking D-ABEL of Lufttransport Union...

¹⁸⁰ > Indiai utasszállító gép. ; Az indiai kulturális küldöttség...

¹⁸¹ > D. TÓTH ; GYÓRI SZABÓ: 210–211. p. ; [Magyar Rendőr folyóirat „Ferihegyi repülőtér” című, 003186 azonosítójú fénykép-sorozata; web: <http://magyarrendor.osaarchivum.org> (megtekintve 2018.05.06. 23:30)]

A négymotoros Douglas C-124 szállító-repülőgép a két fedélzetű elrendezésével, 200 katona teljes felszereléssel, vagy nehéz, illetve páncélozott gépjárművek szállítására is alkalmas volt. Az amerikai légijármű 1956. októberében az Amerikai Egyesült Államok budapesti követségének új, Ford személygépkocsijait fuvarozta a magyar főváros repülőterére. A Magyar Rendőr folyóirat nem ismert nevű fényképezésének 1956. októberi fotóriportja (képsorozatán) alapján, az amerikai repülőgép előterében, környezetében jól azonosítható három magyar egyenruhás személy. Ugyanekkor, az amerikai légierő két tisztje is látható, magyar fegyveres testület tagjai társaságában. E légijármű 1956. október 20-án, kora délután indult vissza Ferihegyről, Nyugat-Európa felé.

¹⁸² Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

¹⁸³ > Új repülőjárat. (1956)

Magyarország felett egyre gyakoribbak voltak az engedély vagy nemzetközi szerződés alapján, budapesti leszállás nélkül közlekedő repülőgépek. Azonban az ilyen, átrepülő forgalom mellett a Kárpát-medence tágabb térségében még sokáig számottevő volt azon repülőgépek, légi járatok közlekedése is, amelyek kikerülték a Magyar Népköztársaság légtérét. Ez történhetett a szükséges légiközlekedési egyezmény hiánya, esetleg feszült, rendezetlen politikai kapcsolat miatt is. Így például, a skandináv SAS légitársaság az 1950-es évek közepén, a nyugatnémet *Lufthansa* az 1960-as évek közepén, az *Iran Air*, az izraeli *El Al* még annak az évtizednek a végén is kerülőút árán repült a térségben, hogy ne vegye igénybe a magyar légtér.¹⁸⁴ Az ilyen vállalatok a Bécs és Belgrád közötti útvonalat a Bécs=Graz=Zágráb=Belgrád légi folyosókon keresztül teljesítették. Ez 650 kilométer megtételét jelentette, 120 km-rel (sebességtől függően legalább 12–9 perccel) többet, mint a Magyarországon keresztüli Bécs=Győr=Budapest=Bugac=Belgrád, 530 km-es légi útvonal. (A különböző ok miatt az ország-kikerülő útvonalak a korszakban más államok esetében sem voltak példa nélküliek.)

Magyarországon, egyes csoportok részéről, már 1947. végétől történtek előkészületek belföldön közlekedő, menetrend szerinti repülőgépek utasként történő eltérítésére.¹⁸⁵ Azonban ilyen cselekményt 1956. nyaráig nem sikerült megvalósítani. Magyarországi **közforgalmi repülőgépet** első alkalommal 1956. július 13-án, utasként felszálló, **felfegyverkezett elkövetői csoport önkényesen hatalmába kerített.** A *MALÉV* MA-387-es járatszámú Budapest–Szombathely–Zalaegerszeg útvonalán közlekedő *Li-2*-es repülőgépén jogellenes cselekményüket Győr térségében kezdték meg. A hétfős csoport az utasok némelyikének, akikben a repülőgép-kísérést végző államvédelmi tisztet vélték felfedezni, könnyebb–súlyosabb sérüléseket okoztak. Az elkövetők a repülőgép személyzetét végül kényszeríteni tudták, hogy a magyar államhatáron, majd Ausztria légterén átrepülve, Németország amerikai megszállás alatt álló Ingolstadt repülőtérére vezesse a légijárművet.¹⁸⁶ A következő menetrend szerinti belföldi légijárat fegyveres eltérítési kísérletére 1956. október 15-én került sor. A jogellenes külföldre távozáshoz az akkori elkövetők szintén a *MALÉV* Budapest–Szombathely–Zalaegerszeg járatát kívánták felhasználni. Az öt férfi alkotta fegyveres csoport támadásáról előre értesült a *Belügyminisztérium*, amely következtében valamelyest szigorítottak az utasok ellenőrzésén. Továbbá az egy helyett ezúttal két repülőgép-kísérőt vezényeltek az érintett *Li-2*-es repülőgépre, s az azt vezető négyfős hajózó személyzet tagjait az indulás előtt kis idővel értesítették a várható eseményről, s ellátták őket maroklófegyverrel is (és szóban elmondták azok működését). Az elkövetők a légijármű jogellenes hatalomba kerítését a szombathelyi felszállást követően kezdték meg. Azonban rövid dulakodás és fegyverhasználatot követően, az elkövetőket még leszállás előtt lefegyverezték, illetve elfogták. A repülőgépén 33, lövedék ütötte lyuk keletkezett, komolyabb sérülés azonban sem a légijárművet, sem az utasokat, sem a személyzetet nem érte.¹⁸⁷ (A déli és nyugati határszakaszok aknazárainak felszedését 1956. márciusában kezdték meg, amelyet a jugoszláv határ mentén július végén, az osztrák viszonylatban majd szeptember folyamán fejeztek be. Azonban a műszaki zár ezzel együtt nem került lebontásra.¹⁸⁸)

¹⁸⁴ > ZSÁK: Mindennapos elfogások. ; [A nyugatnémet *Lufthansa* 1960-as évek elején kiadott, európai útvonal-hálózatának útvonal-térképe alapján.] ; [A SAS 1956-ban kiadott, európai útvonal-hálózatának útvonal-térképe alapján.]

¹⁸⁵ > ORGOVÁNYI: Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben, 1950–1956.

¹⁸⁶ > ÁBRAHÁM ; ORGOVÁNYI: Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben, 1950–1956.

A hétfős elkövetői csoport mellett, végül 9 utas is úgy döntött, hogy élnek a lehetőséggel, s menedékjogot kértek a nyugat-németországi hatóságoktól. Magyarországra így 5 utas, a személyzet 4 tagja és az egy államvédelmi repülőgép-kísérő tért vissza.

¹⁸⁷ > ÁBRAHÁM ; CSERHALMI: 236. p. ; KOVÁCS Jenő ; NÉMETI

¹⁸⁸ > SUBA

Az 1956. július 13-án végrehajtott, majd az október 15-én sikertelenül végződő magyarországi repülőgép-eltérítések ráirányították a hazai hatóságok figyelmét az utasok repülésbiztonsági ellenőrzésének hiányosságára és egyúttal fontosságára is. Addig ugyanis a repülőgépre felszállókat csak gyanú esetén vizsgálták át, sőt a ruházat ilyen eseti átvizsgálásából sem következett, hogy a személy csomagját is átnézzék.¹⁸⁹

Az 1956. október 23-án kezdődött magyarországi forradalom hatása a ferihegyi repülőtér forgalmára

Budapesten, az egyetemisták 1956. október 23-ai tüntetése rövid idő alatt forradalom-má alakult át, s napokon belül számos vidéki városban is jelentős megmozdulásokra került sor. A magyar kormányzat átalakulása és az események hordereje közvetve érintette a ferihegyi (nemzetközi) repülőtérrel is.

A belföldi és külföldi polgári, menetrend szerinti légi utasforgalom október 24-én leállt.¹⁹⁰ Azonban hamarosan már folyamatosan érkeztek segélyszállítmányok a budapesti repülőtérre. Először október 26-án a lengyelországi Poznańból érkezett vérplazma-szállítmány,¹⁹¹ lengyel katonai repülőgéppel.

Október 26-án délután a magyarországi szovjet haderő még páncélos gépjárművet és fegyveres katonákat állomásoztatott a ferihegyi repülőtérnél. Továbbá a város felől, az utasforgalmi épülethez vezető bekötőútnál két löveg és géppuska-állások fedezete mellett ellenőrző-áteresztő pontot is fenntartottak. (Ugyanekkor a puskákkal felfegyverkezett nemzetőrök nagyjából másfél kilométerrel beljebb – a mai Csévész utcánál – létesítettek ellenőrző állást.)¹⁹² Ekkorra a határforgalom ellenőrzést végrehajtó *BM ÁVH Határőrség* 10 fős ferihegyi állománya – a forradalmi események és az államvédelmi dolgozókkal szemben kialakult ellenséges légkör miatt – a napi szolgálatot már nem tudta felvenni. A magyarországi események következtében, a Ferihegyenél tartózkodó szovjet egységeket hamarosan kivonták a repülőtér környékéről.

A repülőtér őrzését és a forgalom felügyeletét ekkor egy honvéd alegység vette át, azonban a határforgalom ellenőrzésének végrehajtására nem szerveztek állandó, különálló szolgálatot. Ebből eredően, október végén a repülőgéppel külföldről érkezők, vagy oda távozó személyek úti okmányainak ellenőrzésére általában nem került sor. A repülőtér őrzésében hamarosan részt vettek a *Budapesti Műszaki Egyetem* nemzetőrei is.¹⁹³

Az 1956. őszi események és az akkor külföldre távozók tömege miatt az aknazárat az osztrák határszakasz mentén majd 1957-ben újraterleptették.

¹⁸⁹ Az 1956. október 15-ei repülőgép-eltérítési kísérletről lakossági bejelentés útján két nappal korábban értesült a *Belügyminisztérium*. A minisztérium, a *BM ÁVH* részére fokozott ellenőrzést rendelt el a megnevezett, Budapest–Szombathely–Zalaegerszeg útvonalon (belföldön) közlekedő *MALÉV* (MA-387 számú) járatra felszállók tekintetében. A 18 utast igazoltatták, de csak két gyanús személy ruházatát vizsgálták át. Mint később kiderült, az utóbbiakból az egyikük a jogellenes cselekményre készülő csoport tagja volt. Azonban ez az ellenőrzés nem terjed ki a későbbi elkövetőnél lévő akatáskára, amelyben így az eltérítéshez használt eszközöket (a vizsgált személy esetében egy kalapácsot és egy összeszerelhető feszítóvasat) nem fedték fel. A fokozott ellenőrzés ellenére, az elkövetők a fedélzetre tudtak vinni egy dob-táras gépkarabélyt (lefűrészelt tussal), egy maroklófegyvert, kisbaltát, feszítővasakat és kalapácsot is! Mindezekre az 1956. július 13-ai, részben fegyverrel (pisztollyal) elkövetett, sikeres repülőgép-eltérítést követően került sor! A repülőgép önkényes hatalomba kerítését végül a fedélzeten polgári ruhában tartózkodó két államvédelmi tiszt, egy százados és egy főhadnagy számolta fel.

→ ÁBRAHÁM ; CSERHALMI: 236. p. ; KOVÁCS Jenő

¹⁹⁰ → Indul a belföldi és a külföldi légi forgalom.

¹⁹¹ A nyugat-lengyelországi nagyvárosban 1956. júniusának végén munkabeszüntetés, majd abból átalakulva egy jelentős munkásfelkelés zajlott le. A kommunista lengyel kormány ezt napokon belül fegyverekkel verte le. Ebből eredhet a város lakosai részéről az együttérzés és a magyaroknak küldött gyors segítség.

→ GYÖRI SZABÓ: 218–219. p.

¹⁹² → BIELICKI

¹⁹³ → BIELICKI ; VIDA

Október 26-át követően a ferihegyi légi határforgalmat döntően a teherszállító repülőgépek tették ki; esetenként azok utasokat is szállítottak, mind Budapestre, mind a magyar fővárosból külföldre. A Magyarországnak szánt, légi úton továbbított segélyküldemények elsősorban gyógyszereket, vérkészítményeket és élelmiszereket tartalmaztak. A Nyugat-Európából érkezett küldeményeket elsősorban Bécsben gyűjtötték és csoportosították. Onnét az újonnan létrehozott légihíd révén, amelyben különböző „nyugati” külföldi légitársaságok is segítséget nyújtottak, juttatták el a szállítmányokat a magyar fővárosba. Bécsből, október 28-ától már a *MALEV* is fuvarozott segélyeket, s még aznap a svájci *Swiss Air Lines* és egy holland légijármű is repült az osztrák fővárosból Ferihegyre teherszállító különjáratot. Másnap Lengyel- és Kelet-Németországból is érkeztek repülőgépek.¹⁹⁴ A külföldről érkező segélyszállítmányoknak a repülőtér és a belváros közötti biztosítását – az *Országos Légoltalmi Parancsnokság* felkérésére – a *Kertészeti és Szőlészeti Főiskola* hallgatóiból szervezett, BARÁTH Zoltán főiskolai tanársegéd vezette, 30–35 fős nemzetőr szakasz tagjai hajtották végre. A szállítást a *Teherszállítási Nemzeti Vállalat (TEFU)* tehergépkocsijain és egyéb helyről átirányított furgonokkal végezték.¹⁹⁵ Október legvégére, a külföldről érkező repülőgépeket már előzetes engedély nélkül beengedték a magyar légtérbe és fogadták is azokat a budapesti repülőtérre. Október 30-án az új magyar külügyminiszter, HORVÁTH Imre Ferihegyen lépett ki Magyarországról, hogy Budapestről Bécsbe repüljön, hogy majd hamarosan továbbutazva az *Egyesült Nemzetek Szervezetének* new yorki székházában képviselje a magyar érdekeket.¹⁹⁶ A budapesti repülőtérre csak 1956. október 30-án 25 szállító-repülőgép érkezett külföldről – svájci, lengyel, csehszlovák, keletnémet, román, belga és bolgár társaságok üzemeltetésében –, ebből hét alkalommal a *MALEV Li-2-es* légijárművei tették meg a Bécs–Budapest utat (a belga repülőgép pedig Bécs érintésével Brüsszélből érkezett). A repülőgépeket a forgalmi előtérben népesebb (részben csak érdeklődőkből álló) csoportok várták, köztük a *MALEV* szolgálatban lévő állományai és a nemzeti színű karszalagot viselő nemzetőrök is. Magyar katonák gépkarabéllyal felfegyverzett járőrszolgálatot adtak a légijárművek között. Ekkorra a Gyömrői úton, a repülőtér forgalmi épületének bekötőútjától kissé délkeletre két tank állt, egyik lövege a belváros, a másiké Vecsés felé nézett. Másnap, október 31-én több mint 23 különjárat küldeményeit rakodhatták ki, köztük már osztrák, svéd (*Airtaco* légitársaság) és francia repülőgépeket is.¹⁹⁷ (E napokban, igaz csak eseti jelleggel, de belföldi légi teherjárat is szállított vidéki élelmiszert a magyar fővárosba.¹⁹⁸)

¹⁹⁴ > FREI ; *Ferihegyi pillanatok.*: 16. p. ; Külföldi vöröskeresztes segély. ; *MTI*: A Nemzetközi Vöröskereszt segítségével Magyarországnak.

¹⁹⁵ > BECK ; ZSIDI ; [Korabeli, vélhetően amerikai filmfelvétel a ferihegyi repülőtér 1956. október 30-a reggelének eseményeiről. Web: https://www.youtube.com/watch?v=_JrFBg5vxA (megtekintve: 2019.11.02. 23:00)]

¹⁹⁶ > Horváth Imre külügyminiszter képviseli hazánkat az ENSZ-ben.

A miniszter azonban néhány napon belül, az eredeti megbízatásától eltérően Prágába utazott.

¹⁹⁷ > B. I.: Hogyan működik a légi híd. ; *MTI*: Kedden reggel gyógyszert szállító két...

A *MALEV* repülőgépeit kézzel felfestett vörös kereszttel látták el. Volt amelyiknél a törzs lajstromjel betűi között (azt a HA-LIA jelűnél a jobb oldalán az „LI” betűk közé illesztve mázolták fel), s voltak amelyek a függőleges vezérsík nem mozgó részén (így a HA-LIB-t és a HA-TSA-t is); ezzel jelezve, hogy azok segélyszállítmány fuvarozását látják el. A *Swiss Air Lines* és a belga *SABENA* Budapestre indított DC-3-as repülőgépeit fehér négyzetben vagy körben felfestett vörös kereszttel látták el a törzs hátsó részein, illetve a szárnyakon. A román *TAROM* Ferihegyre küldött Li-2-es repülőgépein a függőleges vezérsíkra festettek vörös keresztet; a *Deutsche Lufthansa* Il-14-es repülőgépét viszont nem különböztették meg ilyen módon.

> [Korabeli, vélhetően amerikai filmfelvétel a ferihegyi repülőtér 1956. október 30-a reggelének eseményeiről. Web: https://www.youtube.com/watch?v=_JrFBg5vxA (megtekintve: 2019.11.02. 23:00)]

¹⁹⁸ > CSEH: 71–72. p.

Október 29-én a szolnoki *Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola* Li-2-es katonai repülőgépe és személyzete a *Szolnoki Tejipari Vállalat* 18 mázsa vaját szállította Szolnokról Budapestre. Még ugyanaznap, szintén a tiszti iskola Li-

Október 31-én, külföldre utazási szándékkal a ferihegyi repülőtéren megjelent 12, szovjet útlevelet átadó személy. Az ott szolgálatot ellátó honvédségi és rendőrségi személyeknek gyanút fogott az, hogy az utazni szándékozók oroszul csak rosszul beszéltek, így közrefogták őket. Mivel hamarosan megállapítást nyert, hogy a 12 fő a budapesti ÁVH állományába tartozó tiszt volt, ezért az elfogott személyeket hamarosan átadták az ügyészségnek.¹⁹⁹

A szovjet hadsereg egy jelentős alakulata – megközelítőleg 50 tank, tarackágyúkkal és aknavetőkkal támogatva – **1956. november 1-jének hajnali óráiban** körbevette a ferihegyi repülőtéreret, elsősorban annak utasforgalmi épületét, a benne szolgálatot teljesítő honvédekkel és a kertészeti főiskola ott tartózkodó nemzetőreivel. Reggel 7 óra tájékán felfegyverzett szovjet katonák egy harckocsi támogatása mellett az utascsarnokot és a teljes épületet – a fegyverletételre történt felszólítást követően – harc nélkül ellenőrzésük alá vonták. A tankrajok egy része eközben a betonozott gépállóhelyekhez és leszállópályához nyomultak, és ott foglaltak el állásokat. A szovjet parancsnok ekkor megtiltotta a repülőgépek fogadását és indítását is. A *MALÉV* illetékesei ezután felszólították a külföldi légitársaságokat, hogy ne vegyék igénybe a budapesti légi kikötőt; egyúttal a Ferihegyen nélkülözhető személyzetet felmentették a munkavégzés alól, és hazaküldték őket. A magyar főiskolai nemzetőrök nem sokkal ezt követően – miután a városból kikerkező vezetőik meggyőzték a szovjet parancsnokot – az odaérkezett gépkocsijaikon szabadon távozhattak. Valamivel később egy magyar harckocsizó alakulat haladt a repülőtéri úton a belváros felé. A magyar parancsnoknak sikerült elérnie, hogy a szovjetek legalább a repülőtér belső területéről (mai szóval: a légi oldalról) vonuljanak ki. A légi kikötő említett katonai megszállásra és zárlatára – akárcsak hamarosan más repülőterek esetében –, a Szovjetunió budapesti nagykövetség által kiadott indoklás szerint a szovjet állampolgárok, és a sebesült katonák hazaszállításának biztosítása érdekében volt szükségük. A teljes repülőgép-forgalomra vonatkozó tilalmat a szovjetek még a délelőtti enyhítették, de csak egyes leszállásokat engedélyeztek. A repülőtéren maradt magyar személyzet, a szovjet katonai jelenlét elleni tiltakozásként nem látták el a legtöbb repülőtéri szolgálatot, bár a szovjet parancsnok egyes szocialista országokból (Csehszlovákiából és Romániából) érkező repülőgépeknek engedélyezte a leszállását. Közben, sok órás diplomáciai tárgyalás eredményeként, Ferihegyre érkezhettek az osztrák légi mentőszolgálat repülőgépe is, amelyet a francia követség bérelt, azért, hogy egy Budapesten meglőtt, súlyosan megsebesült francia újságíró Bécsebe szállítson. A leszálló légijármű egyúttal gyógyszereket fuvarozott a magyar főváros részére. A sebesült újságíró és kíséreit ugyan beengedték a forgalmi épületbe, de a repülőgépének felszállását nem engedélyezték. Újabb egyeztetést és közbenjárást követően, három óra múlva jóváhagyták az indítást; így a beteg, két francia orvos kíséretében Bécsebe távozhatt. Eközben a megszállt tököli katonai repülőtéren a szovjetek megkezdték a légi úton történő szállításokat.²⁰⁰ November 1-je délután, repülőgépen Budapestre indult egy megközelítőleg 16 fős ENSz megbízotti küldöttség, a szovjet csapatok tevékenységének ellenőrzése céljából. Azonban útközben sem sikerült

2-esével a szolnoki munkástanács 17 tagját fuvarozták a fővárosba. Élelmiszert szállító teherjáratot a következő néhány napban még néhány alkalommal teljesítettek Budapestre.

¹⁹⁹ > GY. FEKETE

¹⁹⁹ > Tizenkét magasrangú ÁVH tisztet fogtak el a repülőtéren.

Tekintettel arra, hogy október utolsó hetében menetrend szerinti polgári légi utasforgalom nem üzemelt Budapestre, ezért vélhetően egy kommunista országba visszatérő segélyszállító repülőgépre kívánt feljutni a 12 személy.

²⁰⁰ > 528. – NH 10110/220. ; 17847 (466) sz. távirat. ; A szovjet nagykövetség közleménye a magyarországi csapatmozdulatokról. ; BECK ; GIMES ; Mi történt a ferihegyi repülőtéren? ; Ny. Pk. ; ZSIDI

a repülőgép biztonságát szavatoló leszállási engedélyt szerezni. Így a légijármű a magyar légtérben megfordult, s végül Pozsonyban szállt le utasaival.²⁰¹

November 2-án a ferihegyi szovjet alakulat páncélos járművei továbbra is a gépjárműparkoló térségében foglaltak állást, és a forgalmi épületet ellenőrzés alatt tartották. A polgári utasforgalom lehetőségét a ferihegyi repülőtérén (is) megszüntették, az ország légtérében az átmenő légi közlekedést leállították. A nyugat felől Magyarországra tartó repülőgépek – utas- és teherszállító egyaránt – már csak Bécsig közlekedtek. Azonban a Csehszlovákiából, Romániából és Lengyelországból továbbra is érkező légijárművek leszállását a ferihegyi repülőtérre megszálló szovjet harcokosi-egység parancsnoka, MALOSENKO ezredes továbbra sem tiltotta meg. Szovjet repülőgépek továbbra sem érkeztek, ellenben – a hivatalos szovjet állásfoglalás szerint – a repülőtér folytatódó megszállása azok biztosítása érdekében történt.²⁰² A repülőtér belső területén továbbra is még 10–12 fős, magyar nemzetőrök, forradalmárok és rendőrök alkotta csoport állhatott őrséget, s a még meglévő légiforgalmat kiszolgáló személyzet végezhetette munkáját. Ugyanezen a nap, november 2-a délutánján ismét Ferihegyre várták az akkor Pozsonyban várakozó 16 fős ENSZ-küldöttséget. A szovjet ezredes – vélhetően, hogy még kerüljék a nemzetközi feszültséget – engedte a magyar sajtó képviselőinek, hogy a fogadás idejére a repülőtérre tartózkodjanak. (Az ENSZ-megfigyelők végül nem indultak el Budapestre.)²⁰³ Ezt követően a további légi forgalmat nem, vagy csak eseti jelleggel engedélyezték a megszállók.²⁰⁴

A magyar katonai vezetés **november 3-án** a ferihegyi szovjet egység kiszorítására adott parancsot az Üllői úti *Kossuth Tüzér Tiszti Iskola* oktatóinak és hallgatóinak. A SZABÓ hadnagy vezetésével útnak indított szakaszt úgy igazították el, hogy a repülőtérre a szovjetek már kiürítették, és ott a rend fenntartása lesz a feladatuk. A helyszínre érkezve a – magyarok részéről jelentősen alábecsült erőt képviselő – megszállók őrizetbe vették a gyengén felszerelt magyar különítményt. Azonban, vélhetően a magyarok parancsnokának indoklása elegendő volt ahhoz, hogy hamarosan szabadon visszavonulhassanak. Ugyanezen a napon, az Üllői út vecsési végénél található Stromfeld Aurél Laktanya (egy légvédelmi tüzérezred állomáshelye volt akkor) egyik tisztje KASZA Miklóssal, a pestimrei nemzetőrség vezetőjével követként járt a ferihegyi légi kikötőben. Itt a szovjetek felszólították őket a jövőbeni, mindennemű ellenséges tevékenységtől való tartózkodásra, és ennek nyomatékosítására megmutatták a repülőtérnél állomásozó páncélozott járművek egy részt.²⁰⁵ **November 4-én** megkezdődött az általános szovjet hadművelet Magyarország egészének megszállására. Ugyanezen a napon, a ferihegyi repülőtérre megszálló szovjet katonák parancsnoka a légi kikötőben még ott tartózkodó valamennyi magyar személyt letartóztatta, köztük a légiforgalmi irányítókat is. Ekkor és ott halt meg a repülőtér magyar őrségének két tagja, STYASZNY Béla és TAR László 21 éves sorállományú magyar katonák, akiket az utasforgalmi épületet megszállva tartó szovjetek lőttek le.²⁰⁶ Ők voltak a ferihegyi közforgalmi repülőtér egyedüli hősi halottjai.

Az ezt követő napok során, a magyarországi forradalom jelentős gócpontjait a számottevő túlerőben lévő *Vörös Hadsereg* alakulatai felszámolták. A megszálló, és repü-

²⁰¹ > A délutáni órákban ENSZ küldöttség érkezik Budapestre.

²⁰² > GIMES ; Mi a helyzet a Ferihegyi Repülőtérén? ; VÖRÖS

²⁰³ > GIMES

²⁰⁴ > *Ferihegyi pillanatok.*: 16. p.

²⁰⁵ > KARPI ; VÖRÖS

²⁰⁶ > HEILAUF: A XVIII. kerület 1956-ban. ; HEILAUF: *Kenyér és tank.*: 193. p. ; MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.

lőtereket lezáró szovjet hadvezetés kezdetben egyáltalán nem, majd november végétől is csak alkalmanként engedélyezett polgári repülést a magyar légtérben.

Magyarországon az 1956. év során – amelyből csak az első tíz hónapban volt polgári légiközlekedés –, a légiforgalom ellenőrzését és támogatását szolgáló ferihegyi *MALÉV Repülésvigyázó Szolgálat*a 9.445 légi járművet irányított a magyar légtérben (köztük jelentős számú belföldön közlekedőt).²⁰⁷



²⁰⁷ > MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.

A budapesti repülőtér nemzetközi központtá fejlődése, 1956–1972

Magyarországon az 1956-os őszi eseményeket követően csak lassan állt helyre a korábbi polgári légi forgalom. A ferihegyi légikikötő már 1956. november végétől nem-kommunista – de azokkal szimpatizáló „el nem kötelezett” – ország viszonylatából adományokat, árukat egyedi különjárat útján szállító repülőgépeket fogadhatott. Az indiai állami légiközlekedési vállalat, az *Air India* a következő három hónapban többször is fuvarozott segélyeket és indiai diplomatákat Budapestre.¹ A másfél hónapos repülési korlátozás részleges feloldása után, a Ferihegyi Repülőtér ismét megnyílt a nemzetközi polgári utasforgalmi légi közlekedés egy része előtt. Már 1956. december közepén megteremtették bizonyos külföldi viszonylatok helyreállításának feltételeit. Ennek megfelelően, december 21-től, a hónap utolsó harmada során a kommunista országok légitársaságai fokozatosan **újraindították a Budapesten keresztül közlekedő átutazó járataikat**. A *MALÉV* ekkor még szintén csak azon útvonalait repülte, amelyeknek Ferihegy csak közbeeső állomása volt. Azonban az utasok Ferihegyen már be- és kiszállhattak.² Külföldi kommunista kormányküldöttség már 1957. január 16-án is érkezett légi úton Magyarországra; a szovjet *Aeroflot* különjáratot teljesítő *Tu-104*-es repülőgéppel érkezett kínai delegáció azonban még a tőkeli katonai repülőtérre szállt le, majd másnap onnét indult tovább.³

A *MALÉV* menetrend szerinti első belföldi járata 1957. január 30-án indulhatott újra,⁴ az **első Budapestről induló nemzetközi járatát** pedig 1957. február 7-én, Budapest–Belgrád útvonalon teljesítette. Ugyanezen a napon, a tőkés országok légiközlekedési vállalatai közül elsőként, a holland *KLM* az Amszterdam–Frankfurt am Main–Budapest–Isztambul–Kairó járatával, szintén *Douglas DC-6*-os repülőgéppel újra kezdte a magyarországi üzemeltetést.⁵ A *MALÉV* 1957. március 5-én újraindította a Budapest–Bécs–Schwechat járatot (ezt abban az évben csak szeptember végéig üzemeltette), majd június 3-án újként nyitja meg az önálló Budapest–Pozsony útvonalat (a csehszlovák légitársasággal 2–2 menetet teljesítenek hetente és irányonként).⁶

¹ Az 1956. őszi, magyarországi forradalmi események után az első indiai repülőgép, fedélzetén dr. Jagan Nat KHOSLÁval, India prágai követével és adományokkal 1956. november 25-én érkezett Budapestre. Ezt követően, december 2-án, az *Air India* másik repülőgéppel Kumara Pladmanabha Szivaszankava MENON, a moszkvai indiai nagykövet érkezett a magyar fővárosba légi úton, szintén adományok (takarók, lepedők, szappan és gyümölcs) kíséretében; ezt az indiai légijárművet nyolcfős személyzet repülte. A 1957. január 29-ei különjáratú indiai repülőgép 2,7 tonna kávé és teát hozott Ferihegyre.

> „India ajándéka a magyar népnek”. ; K. P. S. Menon indiai követ látogatása Budapesten. ; Nagyrértékű ajándék érkezett Indiából. ; Nehru indiai miniszterelnök különmegbízottja Budapesten.

² > Megindul a légi közlekedés a külfölddel. ; Nyolc országgal van már rendszeres légi összeköttetésünk.

A polgári légiközlekedés újraindulása december 21-én történt meg, miután az előző napon az – ismét teljesített útvonalak közül az első – *Aeroflot* Moszkva–Kijev–Lvov–Budapest–Bécs járata, a rossz időjárás miatt nem szállt le Budapesten. A szovjet légiközlekedési vállalat 1956/1957. telén Budapesten keresztül (Moszkva–Kijev–Lvov–Budapest–Bécs, illetve Moszkva–Kijev–Lvov–Budapest–Belgrád és Moszkva–Kijev–Budapest–Belgrád–Tirana viszonylatban) hetente és irányonként 9 járatot üzemeltetett, mindet *Iljuszin Il-12* típusal.

Ebben az időben a *MALÉV* Budapestet csak közbeeső leszállás révén érintő átmenő járatai a Berlin–Schönefeld–Prága–Budapest–Szófia és vissza, valamint a Berlin–Schönefeld–Prága–Budapest–Bukarest, illetve ellenkező irányban Bukarest–Budapest–Prága útvonalak voltak, heti egy–egy alkalommal. Ezeket, az egymást követő napokon teljesített útvonalakat ugyanaz a repülőgép repülte.

³ > FEHÉRI – FIFILINKA ; Megérkezett Budapestre a Kínai Népköztársaság kormányküldöttsége.

⁴ > CSERHALMI: 13. p.

⁵ > *Ferihegyi pillanatok*: 16. p. ; *KLM* 1957. nyári menetrendfüzete. ; *KLM* 1958. nyári menetrendfüzete. ; [A *KLM* korabeli hirdetése.]

⁶ > Megindult a Bratislava–Budapest közötti légijárat.

Mint az látható lesz, a tőkés („nyugati”) országok légitársaságai gyakran évről évre módosították a Budapestet is érintő járataik útvonalát, vagy egyes menetek egy idő elteltével már nem érintették a magyar fővárost, míg másokba pedig bekapcsolták. Ennek részint az volt az oka, hogy a több várost érintő járatok lehetőséget biztosítottak a szakaszok során ki- és beszállásra, ezzel növelve a helykihasználást. Azonban a magyarországi körülmények – a kommunista országokra jellemző, korlátozott külföldre utazási korlátaival, elzárkózott világukkal, a lakosok szűkösebb anyagi lehetőségeivel – nehéz helyzet elé állították a nyereségre épülő „nyugati” légiközlekedési vállalatokat.

Az 1957. év tavasza a ferihegyi légikikötő forgalmában és viszonylataiban számottevő változást, bővülést hozott. A belga *SABENA* végül 1957. március 7-én kezdte meg magyarországi járatának üzemeltetését; a Brüsszel–Köln–Budapest(–Bukarest) útvonalon *Douglas DC-6*-os repülőgépek közlekedtek. Ugyanazon a napon a lengyel *LOT* a Varsó–Budapest–Belgrád–Athén menetét, *Iljuszin Il-14*-essel, illetve a Varsó–Budapest–Belgrád járatot, *Douglas C-47*-es (a *Douglas DC-3*-as katonai változatából polgárvá átépített) típussal indította meg. A román *TAROM* révén 1957. áprilisában indult meg a Bukarest–Budapest–Prága–Berlin–Schönefeld–Koppenhága, a Bukarest–Budapest–Prága–Berlin–Schönefeld–Koppenhága–Stockholm,⁷ illetve rövid ideig a (Bukarest–)Budapest–Brüsszel járat, mindhármát *Il-14* típusú repülőgépekkel, hetente egy-egy alkalommal teljesítették. Budapestre a Szovjetunió felé továbbra is csak az *Aeroflot* tartott fent légi kapcsolatot, heti kilencet a Moszkva–Kijev–Lvov–Budapest–Bécs (háromszor), Moszkva–Kijev–Lvov–Budapest–Belgrád (négyszer) és Moszkva–Kijev–Lvov–Budapest–Belgrád–Tirana (kétszer teljesített) járatai által. A szovjet légitársaság – az említett járatai mellett – 1957. november 20-án, kezdetben heti egyszeri rendszerességgel, Moszkva–Budapest közvetlen menetet indított 50, illetve 70 személyes *Tupoljev Tu-104* sugárhajtású repülőgéppel, amely azzal az első állandó útvonallal⁸ volt Ferihegyre. Az *Aeroflot* a Budapest–Belgrád–Tirana szakaszát 1959. tavaszára a jugoszláv fővárosig rövidítette, a Budapestre továbbrepülő szárnyvonalat 1960-ban üzemeltette utoljára. Az 1957. év nyarán a magyar és csehszlovák főváros között heti 14–14 járat közlekedik irányonként, ezzel valamennyi viszonylat közül továbbra is a legforgalmasabb volt.

A *KLM*, az addigi egy kairói mellett, 1957. október 7-én Amszterdam–Düsseldorf–Budapest(–Belgrád) útvonalat nyitott, amelyet *Convair CV-240* típussal repült. A holland vállalat másnap, 1957. október 8-án újabb járat által érintette a ferihegyi légi kikötőt. A *KLM délkelet-ázsiai viszonylatai* közül az egyiket aznapról Amszterdam–Budapest–Bejrút–Damaszkusz–Karachi–Rangoon–Bangkok–Jakarta útvonalon teljesítette, *Lockheed L-749 Constellation* hosszújárátú légijárművel.⁹ Azonban a *KLM* 1957.

⁷ A *TAROM* Bukarest–Budapest–...–Stockholm útvonalán, kezdetben a keletnémet fővárosban éjszakáztak az utasok, mindkét irányban. Az 1958. áprilisától érvényes nyári menetrendi időszakban azt már éjszakázás nélkül teljesítette a román vállalat.

↳ *MALÉV* 1957. évi téli menetrendfüzete. ; *TAROM* 1958. nyári menetrendfüzete.

⁸ Budapestre az *Aeroflot* először egy próbaút során, 1956. július 19-e késő délelőtt szállt le *Tu-104*-es repülőgéppel, egy különleges belső kialakítású, háromszalonos, 30 utas szállítására alkalmas változattal.

↳ A *TU-104*-es Budapestre.

A *Tu-104*-es típussal teljesített Moszkva–Budapest útvonal beindítását október elejére tervezték, azonban a szükséges műszaki felkészülés miatt a szovjet légitársaság azt másfél hónappal később kezdte meg.

↳ LÓRÁNT

⁹ › *Ferihegyi pillanatok.*: 16. p. ; *KLM* 1957. nyári menetrendfüzete. ; LATHAM: 65. p. ; *MALÉV* 1957. évi téli menetrendfüzete. ; SZATHMÁRI

A *KLM Lockheed L-749 Constellation* típusú, délkelet-ázsiai járatainak alkalmazott repülőgépei 1957-ben 30 fizető utast tudtak szállítani (a típus eredetileg 61 fő fuvarozására volt alkalmas a csak turista osztályú elrendezés esetén), azonban így az első osztályon utazók foteljai ágyakká voltak átalakíthatóak. Az út 49 órán át, két éjszakát átrepülve tartott keleti irányban, és 42 órán keresztül nyugat felé, egy éjszakán átívelve.

december 2-től, a holland-indonéz feszültség hatásaként, az indonéz kormány intézkedésének következményeként nem szállhatott le Indonéziában, s ezután annak légtérét is elkerülte. Ennek eredményeként a magyarországi leszállású délkelet-ázsiai holland járatot ezt követően Amszterdam–Budapest–Bejrút–Damaszkusz–Karachi–Rangoon–Bangkok–Szingapúr útvonalon teljesítették. Ezt már 1958. április 1-jével átalakították: az európai szakaszba egy müncheni leszállást iktattak közbe, s átalakították a délkelet-ázsiai útvonalat. Ennek megfelelően a *KLM Lockheed L-749 Constellation* repülőgépei heti egy alkalommal Amszterdam–München–Budapest–Bejrút–Damaszkusz–Karachi–Rangoon–Manila–Biak járatot repültek keleti irányba, s Biak–Manila–Bangkok–Rangoon–Karachi–Abadan–Kairó–Budapest–München–Amszterdam útvonalat nyugat felé. Ezzel a budapesti repülőtérnek ez lett az első légi kapcsolata a Fülöp-szigetek fővárosával és Holland Új-Guinea székhelyével. Azon a napon, április 1-jén a Budapesten keresztül Belgrádig közlekedő holland járat megszüntetésre került.¹⁰ A *KLM* az ezt követő közel egy évtized során gyakorta változtatott a ferihegyi repülőtérén is leszálló útvonalain, s előfordult, hogy azonos menetrendi időszakon belül is megtette azt. A holland új-guineai útvonal mindössze egy hónapig, irányonként öt járat erejéig üzemelt a magyar fővároson keresztül. Azt már május 1-jei hatállyal ismét módosították, lényegében helyreállítva az előző útvonalat. Akkortól Amszterdam–München–Budapest–Bejrút–Damaszkusz–Karachi–Rangoon–Bangkok–Szingapúr menet üzemelt, azonban visszafelé a szír főváros, Damaszkusz érintése nélkül. Az azonos járatral továbbutazók – mivel ez időben a budapesti tartózkodás során kiszálltak a repülőgépből – az utasforgalmi épület nemzetközi váróhelyiségben frissítőt, vagy meleg italokat vásárolhattak. A holland járatral, Délkelet-Ázsia felől ebédidőben megérkező, Amszterdam felé tartó utasok és személyzet részére a *KLM* az étkezést már Ferihegyen, az új étteremben biztosította.¹¹ A holland légitársaság által a magyar fővárosnak ismét közvetlen légi kapcsolata volt délkelet-ázsiai nagyvárosokkal; azonban akkor még Budapestről e viszonylatokban csekély volt a forgalom. Véltetően ezért, a holland vállalat délkelet-ázsiai útvonalai 1958. novemberétől többé már nem szálltak le Ferihegyen.¹² Ugyanakkor, a május óta fennálló Amszterdam–Düsseldorf–Budapest–Isztambul–Kairó útvonalat jelentősen megváltoztatták, amely így Amszterdam–Frankfurt–Budapest–(Szófia)–Isztambul–Damaszkusz–Kairó lett. Egyúttal, szintén november elejétől egy új, Ferihegyet

A *KLM* Budapesten keresztül közlekedő délkelet-ázsiai járata (KL-823, illetve KL-826) az erre módosított útvonal megindulásáig Rómán keresztül közlekedett. (A város cseréjében közrejátszhatott az is, hogy a holland vállalatnak a nyugatnémet-olasz viszonylatra nem sikerült szállítási jogokat szereznie 1957. nyara folyamán, amit majd még 1960. tavaszán sem kaptak meg; a turista osztályon utazók részére ez majd még a következő év végéig fennmaradt.) A Ferihegyen keresztül keletnek repülő légijármű másik, a magyar fővárost nem érintő útvonalon tért vissza Európába, míg a nyugat felé Budapesten leszálló repülőgép szintén eltérő útvonalon érte el Jakarta repülőtérét.

› *KLM* 1957. nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1957. évi téli menetrendfüzete. ; SZATHMÁRI

Itt, és ezt követően zárójelek között azon települések, szakaszok kerülnek jelölésre, amelyek budapesti kiindulással / érkezéssel nem voltak igénybe vehetőek, különjáratok esetén jellemzően műszaki pihenőként szolgáltak az ottani leszállások.

¹⁰ › Indonézia betiltotta a *KLM* dzsakartai működését. ; *KLM* 1958. áprilisi menetrendfüzete. ; MOLDOVÁN: Közvetlen repülőjárat Budapest és Új-Guinea között. ; SIGRAI

Az Amszterdam–...–Budapest–...–Szingapúr teljes útvonal közel 38 óráig, odafele két éjszakán, visszafelé egyen keresztül tartott. (Míg az indonéz kormány már 1958-ban számos ország légitársaságának jogot adott a Jakartába történő repülésre, addig azt a *KLM* csak 1963. májusában kapta meg ismét.) Az Amszterdam–...–Budapest–...–Biak teljes útvonal 48 óráig, odafele két éjszakán, visszafelé ugyanennyi idő alatt, de a mindenkor helyi idő alapján egy éjszakán keresztül tartott.

¹¹ › *KLM* 1958. májusi menetrendfüzete. ; SIGRAI

¹² › *KLM* 1958. novemberi menetrendfüzete.

A holland vállalat az addig Budapest érintésével repült délkelet-ázsiai útvonalát ekkortól, a magyar főváros helyett Róma–Ciampino repülőtérén keresztül tartotta fent, s néhány további ázsiai módosítás mellett, azt immár csak Bangkokig teljesítette.

érintő kairói járatot indítottak Amszterdam–(Prága)–Budapest–Athén–Bejrút–Kairó útvonalon.¹³

A belga *SABENA* már 1957. októberének elején forgalomba állította a budapesti útvonalán a *Convair CV-440 Metropolitan* típusú, akár 44 utas szállítására is alkalmas légijárművét is. A dán-svéd-norvég *Scandinavian Airlines System (SAS)* légitársaság 1957. október 9-én teljesített első alkalommal magyarországi leszállású menetrend szerinti járatot. A Stockholm–Koppenhága–Düsseldorf–Budapest–Bejrút–Kairó útvonalon, *Douglas DC-6B* típusú repülőgéppel hetente egyszer üzemeltetett viszonylat visszafelé csak Koppenhágáig közlekedett.¹⁴

Az egyre nagyobb átutazó forgalom kedvezőtlen időjárás esetén komoly nehézséget is okozhatott. Így például 1957. decembere és 1958. januárja során több esetben is előfordult, hogy a Budapestről (tovább)induló repülőgép köd miatt nem tudott felszállni. Az így, éjszakára is a magyar fővárosban rekedt utasok szállodai elhelyezése esetenként nehézkes volt. (Például, a SAS egyik járatának utasait budapesti szállodákban már nem tudták elhelyezni, így őket másfél órás buszút távolságra, Dobogókőre [!] vitték elszállásolni.)¹⁵ A következő években is előfordult, hogy a menetrend szerint a magyar főváros is érintő járatok, az elsősorban sűrű köd okozta rossz látási viszonyok miatt, egy-két napig nem tudtak leszállni Budapest-Ferihegyen. Ilyenkor általában a következő célállomására repült tovább a légijármű, vagy a környező országok, elsősorban Bécs repülőterén szállt le. Ilyenkor a külföldön tartózkodó *MALÉV* repülőgépek jellemzően a hazaút utolsó menetrendi légi kikötőjében várakoztak a budapesti leszálláshoz kedvező időjárásra.¹⁶

Az 1956. októberi eseményeket követően a **belügyi szervek átszervezésére volt szükség**. A *BM ÁVH* alá tartozó rendvédelmi testületek 1957-ben, előbbi végleges megszűnésével különváltak. A határforgalom ellenőrzését az 1957. március 1-jén, a *Belügyminisztérium* alá közvetlenül szervezett *BM Határőrség* hajtotta végre.¹⁷ A *BM Határőrség Budapesti Légi Határ-Forgalom Ellenőrző Pontja*-nak (*FEP*; számos esetben megnevezése *Ferihegyi FEP*) létszáma az 1958. március 1-jei állománytábla szerint csekély mértékben változott a korábbi évekhez képest: a parancsnok alá egy főútlelvélkezelő és három útlelvélkezelő (mindegyik beosztás tiszti volt), valamint 2 biztosító és 3 távgépíró-kezelő sorállományú határőr tartozott. A tízfős állománnyal akkor a legkisebb összlétszámú önálló *FEP* volt a ferihegyi.¹⁸ A *Budapesti Forgalom-ellenőrző Pont* alá a Budapest Belgrád rakparti Nemzetközi Hajóállomás határátkelőhely a megnyitásától, 1958-tól tartozott; itt a Dunán külföldi viszonylatban utazó személyeket tavasztól ősziig ellenőrizték. A repülőtéri forgalom-növekedés és a hajóállomáson ellátandó útlelvélkezelői feladatokat miatt a *FEP* létszámát hamarosan két fő, tiszti rendfokozatú útlelvélkezelővel növelték.¹⁹ (A *BM Határőrség* 1958. februári országos összlét-

¹³ > *KLM* 1958. novemberi menetrendfüzete.

¹⁴ > *MALÉV* 1957. évi téli menetrendfüzete. ; Októbertől légiforgalmi gócpont lesz Budapest.

¹⁵ > RADNÓTI: Légiforgalmunk „lucaszéke” a ferihegyi szálloda.

¹⁶ > MOLDOVÁN: Köddel köszöntött be az új esztendő.

¹⁷ > NAGY György: *Határőrség 1957-2007*.

¹⁸ > 00855/szolg. sz. és 0997/1958-Szolg. sz. BM HŐR

Az 1958. tavaszától működő 25 *FEP* állományában összesen 6 főútlelvélkezelő és 130 útlelvélkezelő (83 tiszt és 47 tiszthelyettes) teljesített szolgálatot, valamennyi *FEP* összlétszáma (a kutatókkal és az egyéb beosztásokkal együtt) 811 fő volt. Ugyanekkor a legnagyobb okmányellenőr létszámú határátkelőhely Hegyeshalom volt, ott 12 tiszt és 2 tiszthelyettes látott el útlelvélkezelő szolgálatot (itt a kutató rajt 1 tiszthelyettes és 10 sor határőr, a géppisztolyos rajt pedig 3 sorállományú tisztes és 33 sor határőr alkotta).

¹⁹ > 00855/szolg. sz. és 0997/1958-Szolg. sz. BM HŐR

száma 2.549 hivatásos tiszt és tiszthelyettes, valamint 12.354 sorállományú határőr és 97 irodai alkalmazott volt.)²⁰

Ferihegyen, a pályafutását kezdő hivatásos tiszthelyettes vagy tiszt, majd még az 1970-es években is, eleinte csak beléptető útlevélkezelői feladatot látott el. Hónapok, vagy akár évek múltán – mikor már kellő szakmai gyakorlatáról meggyőződhetek előljárói – a hivatásos határőr kiléptető ellenőrzést is végezhetett. Sorállományú segéd-útlevélkezelők csak beléptető ellenőrzést folytattak, kiléptetőt csak kellően jártas, kijelölt határőrök és csak szocialista országokba induló járatok esetén végezhettek, hivatásos határőr felügyelete alatt. (E rendszer majd az 1980-as évek legvégéig fennállt Ferihegyen, amikor már kilépő területen dolgozó határőr segéd-útlevélkezelőt átcsoportosíthattak belépő irányra, fordítva azonban nem.) A kiléptető ellenőrzés, mint látható, igen hangsúlyos figyelmet kapott, bár a beléptetés is fontos volt, de előbbi eredményességét kiemelt kezelték.²¹ Ennek oka az volt, hogy az elutazott utas esetében az esetlegesen vétett hibát (például fel-nem-fedett jogsértő cselekményt) már nem lehetett helyrehozni / javítani, valamint, hogy engedély nélkül Magyarországot ne hagyhatta el senki. Az utasok repülőgépbe történő beszállítása során ellátott, úgynevezett indító (jóval későbbi elnevezéssel: utószűrő) szolgálatot csak olyan hivatásos határőr láthatott el, aki be- és kilépő utasok ellenőrzését egyaránt végrehajthatta. Az indító ellenőrzés kiterjedt az utazó útlevél-ellenőrzése megtörténtének, valamint a beszállókártyájának, illetve átszálló utas esetében a tranzitkártya vizsgálatára is. E gyors ellenőrzés célja az volt, hogy megakadályozzák / felfedjék induló járat utasa részéről történt, engedély nélküli járatcserét. Ezt még az 1960-as évek legelején is, kedvező időjárás esetén, a repülőgéphez tolt lépcső alján végezték, később már csak az utasforgalmi épületben, a beszállítókapunál.²² Az útlevélkezelést, az indító szolgálatot és az érkezők úti okmányainak összegyűjtését a határőrök egyenruhában, arany szegélyű, „ÚTLEVÉLKEZELŐ | PASSKONTROLLE” vagy „UTLEVÉLKEZELŐ | PASOVA KONTROLA” kétsoros-kétnyelvű vörös karszalaggal végezték. A repülőgépek kutatását a határőr elemlámpával felszerelve hajtotta végre, megbújt személyeket, valamint visszamaradt, vagy jogellenesen elhelyezett tárgyakat keresve.²³ A lekutatott légi jármű őrzése

²⁰ > NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

²¹ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

²² > BENCSIK: Az útlevél-ellenőrzése az országhatáron, 1945–1989. ; BORS: Ferihegy 25 éve. ; HABONYI ; PETHES – URBÁN ; Pillanatképek a Ferihegyi repülőtéréről. ; [LAJOS György, az MTI fotóriporterének fényképfelvétele alapján. Web: <https://archivum.mtv.hu/photobank/item/MTI-FOTO-VnJJSWhKdnA4TzN3TWFWmmlxS01pQT09> ; azonosítószám: MTI-FOTO-815798, megtekintve 2019.07.09. 23:00-i állapot szerint.]

Az indító ellenőrzés gyakorlati célja az volt, hogy csak szocialista országokba érvényes útlevéllel nehegy egy olyan (elsősorban „nyugati”) országba utazzon az utas, ahová úti okmánya és / vagy kiutazási engedélye területileg nem volt érvényes. Ezen túlmenően, az indító (későbbi elnevezéssel: utószűrő) ellenőrzéssel az induló váróteremben okmányt cserélő (más adataira szóló úti okmányt felhasználó) elkövetők is felfedésre kerülhettek. A beszállókártyák gyors ellenőrzését segítette elő, hogy a kiléptető útlevél-ellenőrzés során azt ellátták a kiléptető-bélyegző lenyomatával. Ezzel megállapítható volt, hogy azt bemutatták-e az útlevélkezelő határőrnek vagy sem. A beszállókártyán és az útlevélben lévő név összevetésével pedig az is megállapítható volt, hogy azt a beszállításkor átadott úti okmánnyal együtt mutatták-e be.

Hasonló, vagy akár azonos feladatokat is végrehajtottak induló vagy érkező járat repülőgépénél több szocialista ország nemzetközi repülőtérén, így a Prága-Ruzyně légi kikötőben is. Ezek célja azonos volt: elsősorban megakadályozni a külföldre szökéseket (akár közokirat-hamisítással, akár megbúvással megvalósítani szándékozottakat), valamint ez mellett még, felfedjék a jogosulatlan belépések kísérleteit is.

> BUREŠ

²³ > Határőrök a repülőtérén. ; [Korabeli fényképfelvétel alapján.]

Kifejezetten a repülőtéri határőrök munkájáról, vagy ahhoz kapcsolódó eseményről országos vagy megyei folyóiratokban rendkívül ritkán jelent meg tudósítás az 1990-es rendszerváltást megelőző négy évtized során. Mindössze néhány esetben szerezhettek a nyilvánosság közvetlen tájékoztatást a légi határforgalom ellenőrzéséről, azok között is általában sok év telt el. A ferihegyi vámvizsgálatokról ennél lényegesen többször tájékoztatták az állampolgárokat. Ennek egyik oka a vámszabályokra történő figyelemfelhívás volt, valamint a csempészs visszaszorítása érdekében, az ilyen

idején a fedélzetre, csomagtérbe csak az arra egyébként is jogosult személy mehetett fel, akinek a biztosító járőr arra az engedélyt megadta.

A ferihegyi repülőtér fejlesztése, a gyarapodó nemzetközi járatok igénye miatt 1957-től jelentős lendületet kapott. Már abban az évben az induló nemzetközi utasok repülőtéri útvonalát valamelyest átalakították úgy, hogy a *BM Határőrség* két kiléptető útlevélkezelő fülkét is kaphasson.²⁴ Az 1950-es évek utolsó harmadában és az 1960-as évek legelején is, a **külföldre induló utasok**, a jegykezelést követően, a központi csarnok két lépcsősora közötti üvegajtón léptek be az ellenőrző terembe, a határterületre. Itt először átestek a kiléptető vámvizsgálaton, amely elsősorban a deviza-bűncselekmények felderítését szolgálta. A csomagtérben szállítandó poggyászokat ezután ott leadták (amit innentől külön útvonalon a repülőgéphez szállítottak kiskocsival). Onnét továbbhaladva, a két kilépő útlevélkezelő-fülkében a határőrök ellenőrizték a személyek úti okmányait. Az innen továbbhaladó kiléptetett utasok az északi szárny földszintjének induló nemzetközi utasvájójában (tranzit) várták meg a beszállítást. Annak érkeztek az utazók, az ezt végző földi utaskísérő(k) társaságában, (az északi torony lábazatát és a kilátóterasz lejáró lépcsőjét északról megkerülve) gyalogosan közelítették meg a repülőgépüket. A lekutatott és őrzött légijárműhöz tolt beszállító lépcső aljánál, határőr tiszt vagy tiszthelyettes az említett indító szolgálat keretében utasonként vizsgálta az előírt ellenőrzések megtörténtét, és ismételt személyazonosítást hajtott végre. Az **érkező nemzetközi járatok** ajtónyitását követően, a repülőgépéből kiszálló utasok útleveleit a lépcső aljában az ott várakozó egy-két határőr előzetesen megvizsgálta. Azonban az úti okmányokat akkor még nem adták vissza, hanem egy táskába összegyűjtötték, s azokat a beléptető útlevél-ellenőrzésre kijelölt irodába vitték. A nemzetközi viszonylatban közlekedő utasok a forgalmi előtér felől a baloldali (déli) torony tövében lévő bejáraton léptek be az utasforgalmi épületbe. (A középső bejárat a belföldi utasoké volt, a jobboldalit pedig az induló nemzetközi utasok az épületből kifelé, illetve csak szolgálati személyek vehették igénybe.)²⁵ Az útlevélkezelés során – akárcsak a kiléptetéskor, de attól eltérően még továbbra is az utasoktól elzárt helyiségben – ellenőrizték az okmány alapján a tiltó- és egyéb listákat, s bevezették a szükséges adatokat a nyilvántartó-könyvbe, továbbá megvizsgálták az útlevelet, hogy az érvényes-e, s nem történt-e benne jogosulatlan beavatkozás, hamisítás. Az okmányellenőrzést követően, a kis váróteremben várakozó személyeknél, az úti okmányok egyesével történő visszaadásakor, személyazonosítást végezett az útlevélkezelő. Ekkor az átutazó, átszálló személyeket az induló tranzit területre kísérték át, míg a belépő utasok átvehették a bőröndjeiket, akik mindegyike ezt követően részletes vámvizsgálaton esett át. Az érkező személy ezután léphetett a repülőtér nyilvános csarnokába.²⁶ Az ellenőrzés rendje még évekig változatlan maradt.

A budapesti repülőtéren keresztül a magyar államhatárt átlépő utasok száma 1957. májusában – kevesebb, mint négy hónappal a nemzetközi légi forgalom újraindítását követően – a havi utasforgalom már elérte az 1.449 főt, de az előző év azonos időszakának ez még csak 72 %-át tette ki.²⁷ Az év nyara során, naponta már akár 300–350

cselekmények felderítésének eredményességére való figyelmeztetés lehetett. Ezek különösen az 1970-es évektől fordultak elő gyakrabban, akár terjedelmesebb tudósítások keretében is.

²⁴ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

²⁵ > Air Commerce. [Ferihegyi beszállást ábrázoló képmelléklet alapján.] ; Ferihegyen, Duna partján... ; Határőrök a repülőtéren. ; NÁDOR ; Pillanatképek a Ferihegyi repülőtéréről. ; PÁSZTOR ; PUSZTAI ; [Korabeli fényképfelvételek elemzése alapján.]

²⁶ > Határőrök a repülőtéren. ; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

²⁷ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

utas útlevelét is kezelték a ferihegyi határőrök.²⁸ A következő év, 1958. júliusa folyamán közel 20 ezer személy vette igénybe a Ferihegyi Repülőtér nemzetközi viszonylatban, ez az éves forgalom 13 %-a volt, s abban a hónapban átlagosan napi 600–650 utas útlevelének ellenőrzését jelentette.²⁹ Egy év alatt megduplázódott a nyári utasforgalom. Az 1958. évi teljes éves adatok alapján, a legforgalmasabb menetrend szerinti viszonylat a Prágába (és azon túli városokba), illetve onnan érkező járatok voltak, hetente összesen 124,2 utast szállítottak (ebből a magyar repülőgépekkel 70,6 fő utazott). Ezt követte a moszkvai légi kapcsolat 90,6 fővel (akkor még csak az *Aeroflot* repülte a viszonylatot), Bukarest pedig 37,3 fővel a harmadik helyen állt, majd Szófia 32,5 személlyel következett. A *SABENA* Brüsszel felől érkező és oda visszainduló repülőgépeivel, heti két járatpárjával 22,1 fő, a *KLM* Amsterdam felől és felé tartó, szintén két járatpárral 17,8 fő lépett be és ki Ferihegyen.³⁰ Természetesen ezen viszonylatok egy része továbbrepülő légi kapcsolatot biztosított Budapesttel, illetve az egyéb közbeeső városok egymás közötti viszonylatában is fuvarozott utasokat, akik előbbi adatokba nem lettek számításba véve.

Az 1956. őszi események és annak kihatása az új magyarországi kormányzattól a tömeges jogellenes országelhagyáshoz kapcsolódó büntető rendelkezések kiegészítését eredményezte. Ennek alapján, 1957. február 8-tól büntetendő lett a tiltott határátlépésre felbujtás, továbbá a tiltott határátlépés segítésének meghatározták a minősített eseteit is. Amennyiben utóbbit rendszeresen vagy üzletszerűen követték el, akkor a büntetési tétel egytől tíz évig terjedő börtön és vagyonelkobzás volt. Az embercsempészség minősített esetéről vagy előkészületéről tudomással bíró személyt, amennyiben arról azonnal feljelentést nem tett (itt már külön említve, hogy a hozzátartozót kivéve), akár két évi börtönnel is büntethették.³¹

A *MALÉV* a tervbe vett nemzetközi útvonalbővítés érdekében, 1957. tavaszán beszerzte az első *Iljusin Il-14*-es szovjet repülőgépeit, amelyek a *Li-2*-es típushoz képest nagyobb hatósugarúak, és másfélszer gyorsabbak (340 km/óra utazósebességük) voltak, és egyidejűleg 24 utas szállítását tették lehetővé az eredeti üléselrendezés szerint. A magyar légitársaság az új *Il-14*-es repülőgépeivel 1958. január 18-án nyitotta meg a Budapest–Berlin–Schönefeld–Koppenhága járatát, január 23-án pedig az addig szüneteltetett Budapest–Tirana, majd február 28-án a Budapest–Prága–Amsterdam, és március 17-én a Budapest–Prága–Brüsszel útvonalakat. Az amszterdami magyar viszonylat az első hónapokban heti egy alkalommal volt teljesítve, majd a nyári menetrend bevezetésével, 1958. április 3-tól már kétszer repülték azt.³² A *MALÉV* 1959. február

²⁸ > Határőrök a repülőtéren.

²⁹ > PÁSZTOR

³⁰ > RÓNAI

³¹ > 1957/12. tvr.

³² > MOLDOVÁN: Közvetlen repülőjárat Budapest és Új-Guinea között. ; ZSALUDEK: 21. p.

Az amszterdami és brüsszeli járatok a legelső hetekben még leszállás nélküliek voltak. Azonban a költséghatékonyság végett, a megnyitásukat követően, április 3-tól, illetve április 17-től Prágában egyszer leszállt mindkét menet.

Iljusin Il-12-es repülőgép-vásárlásról, mint a „közeljövőben” történő üzembeállításról már 1949. októberében beszámoltak a magyarországi napilapok. Ahogy az fentebb látható, a tervek csak közel nyolc év elteltével valósultak meg, akkor azonban már a továbbfejlesztett változat beszerzésével. Az 1950-es évek második felében a *MALÉV*-nél felvetődött a 10 személyes *Mil Mi-4*-es helikoptertípus vásárlása a belföldi igények kiszolgálására. Azonban ez nem valósult meg, és magyar légitársaság majd még a későbbi évtizedekben sem állított menetrend szerinti utasforgalomba forgószármvas légijárművet, sem belföldi, sem nemzetközi útvonalon.

{ Nemzetközi kitekintés. } A belga *SABENA* légitársaság 1953. őszen állított szolgálatba forgószármvas légijárművet utasszállítás céljából. A vállalat ezzel a Föld első állama lett, amely először üzemeltetett helikopterrel menetrend szerinti nemzetközi viszonylatot. A 7 utas szállítását is biztosító *Sikorsky S-55* helikopterek eleinte Brüsszlelől Hollandiába Brüsszel–Liège–Maastricht, illetve Brüsszel–Antwerpen–Rotterdam útvonalon, valamint nyugatnémet nagyvárosokba a Brüsszel–Köln–Bonn járaton repültek. Majd 1954-ben már Brüsszel–Lille viszonylatban is közlekedtek a belga forgó-

16-tól Budapest–Bécs–Berlin–Schönefeld járáttal irányonként heti két, és Budapest–Bécs menettel egy alkalommal kötötte össze az osztrák fővárost a magyarral. A magyar vállalat üzemeltetésében 1959. április 7-én indul az első Budapest–Kijev–Moszkva járat menetrend szerint,³³ május 3-án Budapest–Berlin–Schönefeld–Stockholm (heti egyszer), s július 21-én a Budapest–Zürich menet; mindegyiket *Il-14*-es repülőgépekkel. Ekkor a magyar vállalat albániai járata is megkétszereződött: heti egy–egy alkalommal Budapest–Tirana és Budapest–Belgrád–Tirana útvonalon üzemeltek (albán légitársaság híján a külföldieknek tiranai viszonylatok voltak az egyedüli légi összeköttetése Tiranának).³⁴ (A szovjet fővárosba/-ból közlekedő nemzetközi járatok 1959. második felétől a vnukovói helyett az újonnan megnyitott – majd 1960. június 1-jén hivatalosan is központi polgári repülőtérre kijelölt – Moszkva–Seremetyevo repülőtérre/-ről közlekedtek.) A *TAROM* 1959. őszén a magyar fővároson keresztül berlini és koppenhágai útvonalait teljesítette, utóbbit heti kétszer, már a stockholmi szakasz nélkül. Ezek mellett, ekkor már repülte a rövid ideig fennálló Bukarest–Budapest(–Bécs) és Bukarest–Budapest(–Bécs–Brüsszel) heti egyszeri járatokat, *Il-14*-es repülőgépekkel; később a román vállalat – a személyszállítási korlátozások miatt – a magyar fővárost kihagyta ezekből az útvonalból.³⁵ A holland *KLM* már 1959. április 1-jén, a még januárban Amsterdam–Frankfurt–Budapest–Isztambul–Kairó viszonylatra alakított járat mellett, második útvonalként immár egy Bagdadig közlekedő menet révén is érintette Budapestet. Az Amsterdam–(Prága)–Budapest–Athén–Damaszkusz–Bagdad útvonalon szintén *Douglas DC-6B* típus repült; e járat azonban visszafelé nem érintette Damaszkuszt. A bagdadi útvonal Budapestén keresztül történt kialakítására részben a magyar külkereskedelemben érintett vállalatok, részben magyar állami hivatalok „kívánságára” történt. Ezzel irányonként továbbra is heti kettő maradt a holland vállalat meneteinek száma a magyar fővárosba, illetve azon keresztül.³⁶ A skandináv *SAS* magyar fővároson keresztül üzemelő járatát 1959. május 15-ével átalakították, kiegészítették. Akkortól már 60–70 fős, sugárhajtású *Sud Aviation S.E. 210 Caravelle* repülőgéppel közlekedett Koppenhága–(Prága)–Budapest–Isztambul–Damaszkusz–Kairó és az akkortól Szudánig meghosszabbított Koppenhága–Düsseldorf–Budapest–Athén–Kairó–Khartúm útvonalon. Azonban a szudáni fővárosba közlekedő skandináv járat 1960. áprilisától már nem érintette a ferihegyi repülőtér.³⁷ Ugyancsak az 1959. év nyarán, továbbra is a

származások. A belga légitársaság 1957-re már számottevő hálózatot épített ki helikopterei révén, amely lehetővé tette a belvárosokhoz közel eső, különösebb létesítményt nem igénylő helyszínekre történő leszállást. Az útlevíl- és vámellenőrzéseket az útlevílköteles nemzetközi szakaszok esetében a kiindulási és célállomásokon egyaránt végrehajtották. A *SABENA* 1956-ban állította szolgálatába az előzőek felváltására beszerzett *Sikorsky S-58C* típusú, 12 személy szállítására alkalmas polgári utasszállító helikoptereit. Már csak ezekkel repülték az útvonalait 1958-ban, amikor számosan közbeeső leszállóhelye volt a brüsszeli világhiállítás helyszíne is. A belga vállalat egészen 1963-ig üzemeltette helikopteres járatait.

› LOVAS ; [Az *Air France* és a *SABENA* légitársaságok korabeli, 1954. és 1963. közötti menetrendfüzetei alapján.]

³³ › [Első járat alkalmi postai bélyegzése alapján, borítékon.]

³⁴ › CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 312. p. ; *MALÉV* 1959. évi nyári menetrendfüzete. ; ZSALUDEK: 21. p.

A *MALÉV* tiranai járatának újranyitását az 1958. januárjában aláírt albán-magyar légiközlekedési egyezmény segítette elő, amely 1959. július 24-én lépett életbe. A két ország kereskedelmi szállítás viszonyában – közbeeső leszállással vagy az érintett helyeken túl – kizárólagosan Budapest–Ferihegy és Tirana repülőtere került név szerint meghatározásra. Így bármely más városok az útvonalhoz kapcsolhatók lettek. A csehszlovák ČSA üzemeltetésében rövid ideig működő Prága–Budapest–Tirana járat a magyar és albán főváros között nem szállíthatott utasokat. Azonban a lengyel *LOT* Varso–Budapest–Belgrád–Tirana útvonalon, Budapest tekintetében valamennyi leszállás viszonylatában szállíthatott utast és árut. (Az *Aeroflot* 1958-ban megszüntette a Ferihegyről továbbmenő tiranai szakaszát [ezután az albán fővárost más útvonalon érte el a szovjet légitársaság].)

³⁵ › *TAROM* 1959. téli menetrendfüzete.

³⁶ › *KLM* 1959. januári menetrendfüzete. ; *KLM* 1959. évi 2. nyári menetrendfüzete. ; *MTI*: Légijárat Budapestről Irakba és Szudánba. ; [A *KLM* hirdetése; *Külkereskedelem*, III. évf. (1959) 4. sz. 10. p.]

³⁷ › LATHAM: 67. p. ; *MTI*: Légijárat Budapestről Irakba és Szudánba. ; *SAS* 1959. nyári második menetrendfüzete. ; *SAS* 1960. nyári menetrendfüzete.

Budapest–Prága viszonylat volt a legforgalmasabb (a magyar főváros és Pozsony között menetrend szerint ekkor már nem jártak repülőgépek). Hetente és irányonként már 22 járat repült, azokat magyar, csehszlovák, román és bolgár légitársasági vállalatok teljesítették, döntően több-leszállásos útvonalak részeként.³⁸

Az 1950-es évek utolsó harmadában a *MALÉV* nemzetközi viszonylatban továbbra is **szállított árut különjáratral**, az utasjártatai poggyásztartozékainak kihasználása mellett. Így, például a *Hungarofruct* gyümölcskereskedelmi vállalat megbízásából, 1957. június folyamán magyar gyümölcsöt, köztük epret és cseresznyét szállítottak Csehszlovákiába, Finnországba, Norvégiába és Svédországba is. A magyar légitársaság július utolsó napjaiban, három úttal, Hollandiából és Svédországból tenyészsertéseket hozott magyarországi állami gazdaságok részére, ugyanilyen szállítmány érkezett augusztus 26-án Londonból is (ilyen utóbbi különjáratra majd 1959. július 14-én is sor került). A *MALÉV* különlegesebb előállat-szállítmányai között voltak az 1957. év első fele folyamán egy cirkusz részére hozott medve, majd a júniusban Párizsba szállított méhcsaládok méhkirálynővel, vagy az augusztusban Berlinbe és Londonba fuvarozott békák. Ferihegyen átmenő szállítmányok tételei között 1957-ben voltak Közel-Keletről Norvégiába címzett viperák is. A magyar légitársaság első tengerentúli útja szintén egy áruszállító különjárat volt. A *MEDIMPEX* magyar külkereskedelmi vállalat megbízásából a *MALÉV Il-14*-ese 800 kg gyógyszert szállított Budapestről Kairóba, 1957. szeptembere folyamán.³⁹ Menetrenden kívüli személyszállító különjáratok, az állami utazásokat nem számítva, alkalmanként előfordultak Budapest viszonylatában, elsősorban csoportos sport vagy kulturális események kapcsán.⁴⁰ A zárt csoportok mellett részben közforgalmi különjáratok is repültek; ilyenek voltak a szocialista országok körében jelentős lipcsei vásár idején, 1958. szeptember 6-a és 15-e között több magyar különjáratú repülőgép is közlekedett Budapest és Lipcse között. Magyar *Il-14*-es teljesítette 1959. november 18-án a Budapest–(Tirana)–Tunisz különjáratot is. Üdülni vágyók csoportjait szállították 42 (!) *MALÉV* különjáratral 1960. júniusában Budapest–Poprád útvonalon, csehszlovák viszonylatban. Igen ritkán, de volt, hogy a gazdaságosság jegyében sikerült a különjáratokat úgy szervezni, hogy személyeket és árukat egyaránt fuvarozzanak különböző megrendelők megbízásából. Így történt 1960. júliusában, hogy a győri *Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár* kórusát Budapest–London útvonalon szállították ki. A bő egy hét múlva esedékes visszaúttjuk alkalmával, az Egyesült Királyságba repülő *Il-18*-as repülőgép 7 tonna fekete ribizlit szállított Magyarországról.⁴¹ A magyar mellett továbbra is számos külföldi légitársaság szállított légi árut Magyarországra. Így, a brit *Dan-Air London* légifuvarozási társaság a magyar *Terimpex Vállalat* megbízásából 1961. júliusában 27 sertést és 12 szarvasmarhát szállított az Egyesült Királyságból Budapestre *Avro 685 York* típusú repülőgépeivel.⁴²

³⁸ > *MALÉV* 1959. évi nyári menetrendfüzete.

³⁹ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 64–65., 67–69. p.; P. K.; [Szerkesztőségi közlemény: 1957.06.08.; e közleményben a *Hungarofruct Gyümölcs és Zöldség Export Vállalat* vállalat neve tévesen a *Hungarotrust*-ként jelent meg.]

⁴⁰ A holland *KLM* különjáratú repülőgéppel a magyar labdarúgó („A”) válogatottat szállította 1959. november 26-án Budapest–Pisa útvonalon, hogy azok részt vegyenek az Olaszországgal november 29-én vívott firenzei válogatott mérkőzésen. A holland repülőgép még ugyanazon a napon, november 26-án Pisából Budapestre szállította az olasz „B” válogatottat és kíséretét (köztük 13 újságíró), amely november 28-án mérkőzött meg a magyar „B” válogatottal a Népszádban.

> Megérkezett az olasz labdarúgó B-válogatott. ; TABÁK

⁴¹ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 64–65., 67–69. p.

⁴² > [PÁLFAI Gábor, az *MTI* fotóriporterének 1961. július 24-én készült fényképfelvétele alapján. Web: <https://archivum.mtva.hu/photobank/item/MTI-FOTO-bTNPV3hwNHRFQXFCY1BSU3R4VVhLdz09> azonosító szám: MTI-FOT O-825928, megtekintve 2019.07.09. 23:30-i állapot szerint.]

Mivel a kifutópálya környékén még 1957. nyarán is fellelhetőek voltak a II. világháború során keletkezett, betöltetlen bombatölcsek, ezért ezt követően általános te-reprendezéseket hajtottak végre, a feltöltésük érdekében is. (Betemetett II. világhábo-rús bombát még 2009. februárjában is találtak, a Férihegy 2 utasforgalmi épületegyüt-tes és az irányítótorny között, a gépállóhelyek bővítése során.⁴³) Az addigi 2.500 mé-teres kifutópálya meghosszabbítása 1958. november 14-én elkészült, amely így 3.010 méterre nőtt, s ezt már – ekkor még csak Vecsés irányából – leszállást elősegítő beve-zető fényssorral látták el. Ezzel tovább nőtt a nagyobb repülőgépek fogadásának lehe-tősége illetve biztonsága is. A forgalmi előtér területét megnövelték, és újabb guruló-úttal gyorsították a le- és felszálló repülőgépek földi mozgását. A repülőtér légi irányí-tását, repülésbiztosító berendezéseit tovább fejlesztették, s 1959. május 6-án körzeti, valamint 1960-ban leszállító radarral szerelték fel (előbbi szovjet *PRL-5M* típus, illetve utóbbi Műszeres Leszállító Rendszer, azaz *ILS* volt). Az ecseri és ferihegyi gonio-állo-másokat az előbbi berendezések üzembe helyezését követően megszüntették. E fejlesztésekkel a ferihegyi légikikötő már megfelelt az *ICAO* I. kategóriájú repülőterekkel szemben támasztott követelményeinek.⁴⁴ A ferihegyi forgalmi főépület háromszintes oldalszárnyainak befejezésére 1958. őszén került sor. A fejlesztéseknek köszönhetően, a budapesti repülőtér a következő évtizedekben, a környező országokban esetlegesen kialakuló, leszállásra nem alkalmas időjárási körülmények idején, a korábbinál is gyak-rabban kitérő repülőtéreként kapott szerepet.⁴⁵ A korábbi éveknek évenként összesen 15–20 napot is kitevő kényszerű forgalmi zárata a korszerű, repülést és leszállást segítő berendezéseknek köszönhetően általában összesen 2–3 napra csökkent az 1960-as évekre.⁴⁶

Az 1957. eleje és 1959. tavasza között a korábbiak után, Európában Belgiummal, Hollandiával, Dániával és Albániával kötött a magyar kormány légiközlekedés tárgyá-ban egyezményt. Az 1957. május 28-án aláírt magyar-holland egyezmény a *KLM* Bu-dapesten keresztül egy év óta közlekedő járatainak rögzített állandó jogokat, és egyút-tal biztosította számos ázsiai ország felé történő személy- és áruszállítás lehetőségét és jogát is, beleértve a ferihegyi átszállást a holland útvonalakra.⁴⁷ Az 1957. augusztus 2-án aláírt magyar-svéd légiközlekedési megállapodást követően, már azév őszén a skan-dináv SAS menetrend szerinti járatot nyitott, amelyet a *MALÉV* 1959-ben követett. A magyar-norvég légügyi egyezmény 1959. augusztus 18-án lépett életbe, amelyet csak a magyar légitársaság és az is majd csak egy évtized múlva használt ki. A magyar *Minisztertanács* a *MALÉV* tervezett újabb járműfejlesztésének kihasználása végett, megkezdte Európa távolabbi országainak és tengerentúli államok kormányaival a légiközlekedési egyezmények kidolgozását, majd aláírását. Egyiptom és Magyarország képviselői 1958. márciusában kötötték meg a két ország légügyi megállapodását, amely lehetővé tette a két fél légitársasága által a szerződők közötti légi forgalom me-netrend szerinti megnyitását.

⁴³ Bomba Férihegyen.

⁴⁴ *Ferihegyi pillanatok*: 16. p.; MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.; SZÉKELY Domokos

Az 1960-as évek első felében a 3.010 méteres ferihegyi fel- és leszállópálya, hosszát tekintve megelőzte – többek kö-zött – az akkori amszterdami, barcelonai, bukaresti, dublini és isztambuli leszállópályát is, s közel azonos volt például a béccsivel, a párizs-le bourget-ivel és a varsóival.

› International Airports.

⁴⁵ Budapest – Férihegy.; Észak-Európában sűrű köd, Dél-Európában verőfény.; GÁRDONYI; MOLDOVÁN: Napoz-zon a felhők felett.

⁴⁶ A nagy köd megnehezíti a repülőforgalmat.; KOLOSZÁR

⁴⁷ V. P.

A repülőtér forgalmi előtér felőli oldalszárnyainak főbb munkálataival 1957. júliusára elkészültek, s megkezdtek a belső kialakítás véglegesítését. Az északi szárnyában, az induló nemzetközi utasváróból nyíló **tranzitszálloda** egy részét 1958. július végén részlegesen, majd 1959. március 17-én teljesen megnyitották a külföldi átutazó vagy járatot váltó utazóközönség részére. Az 85 főt befogadó, fürdőszobákkal kialakított 38 szobás, kétszintes létesítmény az átszálló utasok színvonalas ellátását biztosította. A szállodának saját társalgója volt televízió- és rádiókészülékkel, korszerű presszóval, az étkezéseket pedig az induló nemzetközi váróterem éttermében biztosították (utóbbi konyhájának másik felén a nyilvános csarnok étkezőjét alakították ki). A teljes létesítményt kezdetben az *Éttermi és Büfé Vállalat* működtette, amely az 1965-ös átszervezését követően a *Pannónia Szálloda és Vendéglátó Vállalat* nevet viselte. Ez utóbbi folytatta a ferihegyi szálloda, valamint a repülőtéri éttermek és a repülőgépek kiszolgálását ellátó konyha üzemeltetését. Kezdetben a kisgyermekes utazók kényelmét egy gyermekmegőrző szoba is várta, ahol egy óvónő foglalkozott, vigyázott a gyermekekre. Egy repülőtéri szállodai szoba igénybevételeért az üzemeltető fejenként és éjszakánként 2,50 amerikai dollárt számított fel.⁴⁸ A tranzitszállodát az 1960-as évektől, korra reggel vagy vidékről induló, általában szervezeten utazó magyar állampolgárok (például sportolók csoportja) is esetenként igénybe vették. Kedvezőtlen ferihegyi vagy célvárosi időjárás miatt, jelentősen elhalasztott felszállások esetén az utasok egy részét is e szállodában helyezték el.⁴⁹ A tranzitszállodához kapcsolódó, majdani végső kialakítását követően 80 fő egyidejű ellátására kibővített étterem már 1957. őszén kiszolgált a továbbmenő járatok utasait és személyzeteit is, akik az egyórás ferihegyi várakozás ideje alatt ott fogyasztották el a légitársaság által biztosított (megrendelt, megszervezett) meleg főétkezéseiket. (Ilyen volt 1957. októberétől a holland *KLM* délkelet-ázsiból Budapestén keresztül Hollandiába tartó és a belga *SABENA* Brüsszelből, Ferihegy érintésével Bukarestbe közlekedő járata is. A repülőgépek fedélzetén akkoriban még csak a főétkezések közötti tízórai vagy uzsonna, valamint frissítők, italok felszolgálását biztosították.) Az étterem végleges, teljes kialakítása 1958. februárjára fejeződött be (ekkor adták át a gyermekes utazók részére biztosított játszószobát is). A ferihegyi vendéglátó helyiség szolgáltatására azonban néhány év múlva már jelentősen kisebb volt az igény; részben a járatok átszervezése, részben a repülőgépen történő ellátás lehetőségének korszerűsödése miatt.⁵⁰ A repülőtéri szálloda vendégeinek elhárítási céllal történő megfigyelésére a *BM ORFK II. Főosztály Közlekedési Szabotázs-elhárító*

⁴⁸ > Elkészült a Ferihegyi-repülőtér tranzitszállója. ; *Ferihegyi pillanatok.*: 16. p. ; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 64., 66. p. ; Július végén megnyílik a ferihegyi „légi szálloda”. ; LÁSZLÓ Miklós ; Minden kényelemmel várja az utast a Ferihegyi tranzit-szálló. ; PÁSZTOR ; RADNÓTI: Látogatás a ferihegyi transit szállóban. ; SIGRAI

A ferihegyi tranzitszállodát eredeti tervek szerint már 1957. végén megnyitották volna, azonban az elhúzódnálalakítások és építkezések közel másfél éves késést eredményeztek a teljes megnyitáshoz viszonyítva. Az intézmény kialakítása így összesen öt évet vett igénybe.

> RADNÓTI: Légiforgalmunk „lucaszéke” a ferihegyi szálloda. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1957.11.27.]

A 2,50 amerikai dollár/fő/éjszaka tranzitszállodai térítési díj, az 1957. évi *KLM* vagy *SABENA* viteldíjak alapján, az Amszterdam–Budapest, illetve Brüsszel–Budapest egyúti, turista osztályú repülőjegy-árak mindössze 3,4 %-át tette ki. Azaz egy átszálló utas részére ez az összeg viszonylag csekély többletköltséget eredményezett.

> *MALÉV* 1957. évi téli menetrendfüzete.

A gyermekmegőrző helyiség a kisbábok ellátását is biztosította, pelenkázó asztal mellett még egy babasúly mérő mérleggel is felszerelték.

> [SZIKLAI Dezső, az *MTI* fotóriporterének fényképfelvétele alapján. Web: <https://archivum.mtva.hu/photobank/ite/m/MTI-FOTO-VHJhRHRrQitSMEF0VEJieVhQUTM2UT09> azonosító szám: MTI-FOTO-797085, megtekintve 2019. 07.09. 23:00-i állapot szerint.]

⁴⁹ > Hétfőn indul a Győri ETO Amszterdamba. ; KERESKEDŐ ; Tizenötgólos futballparádé a Népstadionban. ; Véget ért a labdarúgó-keret rövid szabadsága.

⁵⁰ > RADNÓTI: Légiforgalmunk „lucaszéke” a ferihegyi szálloda. ; SIGRAI ; V. D. ; [Az 1950-es évek végének és az 1960-as évek elejének *MALÉV* menetrendjeinek elemzése alapján.]

(II/4) Osztály állományából rendeltek ki egy csoportot, bár az ott elszállásoltakról hivatalos nyilvántartást nem vezetett az üzemeltető.⁵¹ A repülőtéren a rendőrség mellett több szerv is végzett operatív munkát, azonban ezek összehangolására 1965. előtt nem került sor, mindegyik hatóság azokat önállóan, feladatainak és céljaiknak megfelelően végezte.⁵² A tranzitszálloda méretét már 1965-ben már mérsékeltek: egyszintes lett, az épület első emeletének megtartásával, amely így 52 fős lett. (A később, néhány kivétellel megszüntetett szobák helyén majd 1973. tavaszán irodákat alakítottak ki.) Az épület déli szárnya 1959-re készült el, itt helyezték el a postakicserélő hivatalokat, az áruforgalmi irodákat és raktárakat is.⁵³

A járatot nem váltó továbbutazók, azaz **átutazók** ez időben továbbra is, szintén kiszálltak a repülőgépből, és a ferihegyi utasforgalmi épületben várták meg a repülőgépek továbbindulását. Amíg a határőrök a szükséges ellenőrzést végezték – a repülőgépek budapesti tartózkodása ez időben általában 45–60 perc volt –, addig lehetőségük volt az induló nemzetközi váróhelyiségben fogyasztaniuk, vásárolniuk.⁵⁴ Az azonos járatral továbbmenő átutazók részére nem volt szükség vízum beszerzésére. Ők már az 1950-es évek elején is, érvényes úti okmány birtokában igénybe vehették a ferihegyi légi kikötő kijelölt tranzit váróhelyiségeit.⁵⁵ Az országba történő belépéshez vízumkötelezett, de a repülőtéren átszálló (járatot váltó) légi utasoknak a repülőtér nemzetközi területén történő tartózkodáshoz vízum (átutazóvízum) beszerzése volt szükséges még az 1960-as évek elején is. Ezeket minden átszállás során beléptető-bélyegző lenyomatával bélyegezték, amelynek átlépés irányára utaló szavát azonban tollal, kézírással „ÁT” szóval írták felül.⁵⁶ Ez természetesen lassította az átszálló utasforgalom erőteljesebb fejlődését, ebben változás az évtized közepén állt be. (Lsd. alább ismertetve.) Az 1960-as évek első felében, azon érkező légi utasoknak, akik időjárás viszontagságai miatt nem tudták folytatni légi utazásukat, azok földi átutazását a légi *FEP* parancsnok saját hatáskörben, illetve az évtized második felében a *BM KEOKH* vezetőjének hozzájárulásával engedélyezhette. A szocialista országok vízumkötelezett állampolgárainak szintén az átkelőhely parancsnoka engedélyezhette a repülőtér területének elhagyását Budapestre, ha azok a csatlakozásra várakozás időtartamában városnézést kívántak tenni, illetve elszállásolásukra a repülőtéri tranzitszállóban már nem volt hely.⁵⁷

Az 1950-es évek közepétől több alkalommal is változott az utasforgalomban vámmentesen behozható és kivihető értékek, illetve tárgyak köre. Az 1958. őszéig érvényben lévő értékhatárokat a korabeli viszonyok között is könnyen túlléphették, akár a szabályok nem ismerete miatt is. Ebből eredően a be- és kiutazók poggyászainak vizsgálata a korabeli vámszabályok szigora miatt fokozott körülményt kívánt a vámhatóságtól. Amennyiben a kirótt vámot a határátlépés során az utazó nem tudta kifizetni, akkor a behozott árut valamelyik budapesti belterületi vámhivatalhoz küldték, ahol a tartozás rendezésekor a tulajdonosa visszakapta azt. Ez, a 200 forintos belföldi értékhatárig biztosított vámkedvezmény miatt gyakori munkát adott a vámőröknek. Műszaki

⁵¹ > CSERÉNYI-ZSITNYÁNYI ; RADNÓTI: Látogatás a ferihegyi transit szállóban.

⁵² > 007/1965. BM. ut.

⁵³ > Az idén elkészülnek az Erzsébet-híd tervei... ; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 132. p. ; SOMOGYI Jenő

⁵⁴ > SIGRAI

⁵⁵ > Erélyes albán jegyzék Jugoszláviához a legújabb... ; *MTI*: A jugoszláv kormány ismét súlyosan... ; RADNÓTI: Légi forgalmunk „lucaszéke” a ferihegyi szálloda.

⁵⁶ > [Osztrák, 1955-ben kiállított útlevél tartalma alapján.]

Az 1962. augusztus 3. és 1962. október 9. között érvényes magyar vízum két eltérő alkalommal is lebélyegzésre került „BUDAPEST” átkelőhelynévvel ellátott átléptető-bélyegzővel, mindkét esetben a „BE” szó kézírással, tollal „ÁT”-ra felül lett írva.

⁵⁷ > 01/1967. BM. ut. ; BENCSIK – NAGY: 56–57. p.

könyvek, szakirodalmak kiviteléhez előzetesen külön engedélyt kellett kiváltani. Levelek ki- és behozatala sokáig tiltva volt, azt csak postai úton lehetett a határon keresztül továbbítani (ahol azok esetleges tartalmi átvizsgálása rejtetten végrehajtásra kerülhetett). Az utasforgalomban vámmentesen behozható áruk összértéke 1958. szeptemberében az addigi 200 forintról ezerre, majd másfél hónapon belül ötezerre módosult. Ez utóbbi már igen jelentős kedvezmény volt, két-háromszorosan meghaladta az egyhavi nettó jövedelmeket. Ezek a megindított eljárások és intézkedések számának csökkenéséhez vezethettek, s a vámmellenőrzés a korábbinál célirányosabbá válhatott, tiltott vagy korlátozott tárgyakra összpontosítva azt. Az utastarifában meghatározottakat meghaladó, illetve a nagyobb értékű, valamint úti holminak nem minősülő ingóságok, továbbá a külföldi fizetőeszközök kiviteléhez a *Magyar Nemzeti Bank Devizaigazgatósága Engedélyezési Csoportjának* előzetes engedélyére volt szükség.⁵⁸

A BM ÁVH 1956. novemberi megszüntetését követően, a hamarosan újjászerveződő belbiztonsági szervezet kialakításával, a belföldi légi járatok **fegyveres repülőgépkíséretét** a *Belügyminisztérium Országos Rendőr-főkapitányság II. Főosztály Ipari, Közlekedési, és Mezőgazdasági Szabotázs-elhárító Osztályának* állománya hajtotta végre. Az Osztály 1957. márciusában még csak 8 fővel hajtotta végre a feladatot. Az azév decemberi átszervezést követően létrehozták a *Közlekedési Szabotázs-elhárító (II/4) Osztályt*, amelynek 20 fős, *II/4-f (Repülős) Alosztályának* feladatkörébe rendelték a tevékenységet. Az alosztály újabb, jelentős átalakítására 1959. júniusában került sor,

⁵⁸ LÖDI: Milyen ügyekben keresi fel a lakosság a Vámőrség Országos Parancsnokságát? ; Mit szabad kivinni és külföldről behozni? ; Ötezer forint értékig vámkedvezmény.

Az 1956-tól érvényes új vámtarifa szerint magyar állampolgár utazási csekket, valamint 200 forint készpénzt legfeljebb 20 forintos címletekben (majd 1958. őszétől rövid ideig azonban legfeljebb 50 forintot és azt is csak fémpénzben) vihetett ki külön engedély nélkül, továbbá személyenként 1–1 gyűrűt, órát, a nők további 1–1 karkötőt, nyakláncot és egy pár fülbevalót, drágakövek nélkül. Vámmentes volt háromnapos elkészített élelem, ruhanemű, de csak az utazási céljának és időtartamának megfelelően. Szintén nem kellett vámot fizetni legfeljebb egy pakli kártya, egy fényképezőgép, valamint az utazáshoz szükséges ingóság, illetve 200 forint értéket meg nem haladó ajándéktárgy után. Mindezek a beutazók esetében is vámmentesen voltak Magyarországra behozhatók (a 200 forintos értékhatár 1958. őszétől 1.000, majd 5.000-ra lett növelve), továbbá a külföldi fizetőeszközök – értékbehozatali tanúsítvány kiállítása mellett – korlátlan összegig. A külföldön vásárolt vagy ott kapott ajándéktárgyak után (értéktől függetlenül) behozatali vámot kellett fizetni. Külföldiek a behozott és igazolt valutát kivihették külföldre, magyar állampolgárok külföldi (szocialista) valutákból nem csak korlátozott keretösszegig válthattak ki, de a tartózkodás napjának figyelembevételével, abból csak arányosan költhettek (!).

Az utasforgalomban vámmentes érték feletti (vámköteles), behozott – tételként meghatározott – áruk magyarországi belföldi értéke alapján kirótt, 20 és 40 % közötti vámot kellett fizetni 1958. őszén. Ugyanekkor a gépjárművek után 60 %-ot, orvosi bizonyítvány alapján Magyarországra hozott gyógyszerek után pedig csak 10 %-ot. A legalább egyévi külföldi szolgálatból, tanulmányi célú tartózkodásból hazatérők kedvezményesen fizettek vámot. Az 1956-os őszi események után külföldre távozók hazatérése esetén ingóságai külön, szintén kedvezményes értékhatárok szerint kerültek elvámolásra. Az 1960-as években a vámmentes utastarifán felüli értéknek, de az utastarifa kétszeresét meg nem haladó összegig egységesen 40 %-ban állapították meg a fizetendő vámot; 1968-tól a megengedett darabszám feletti tárgyak után, de még értékhatáron belül a belföldi ár 80 %-át kitevő vámot kellett fizetni. Az előfordult csempészési és jogtalan értékesítési esetek miatt 1967. júliusától tiltva volt szeszes ital bármekkora mennyiségű behozatala, s kakaóból is csak személyenként legfeljebb fél kilogramm volt Magyarországra hozható az utastarifa keretén belül vámmentesen.

A külföldi mozgókép- és hangfelvételek, sajtótermékek és nyomtatványok csak szakirányú vizsgálat (cenzúra) után volt behozhatók. A „népi demokráciákban” készült nyomtatott termékek esetében ellenőrzésre nem volt szükség (mivel azok eleve hatósági felügyelet mellett készültek).

A vámmentes értékkeretet 1962. júliusától 4.000 forintra mérsékeltek, a csoportos útlevétellel utazók viszont csak 1.000 forint belföldi értéket meg nem haladó összegig hozhattak be nem kereskedelmi mennyiségű árut.

Kivitel során az ajándéktárgyak összértéke 1958-tól a 400 forintot meg nem haladhatta, 1967-ben pedig már az 1.000 forintot. Azonban nemesfém-tárgyak és bélyegek kivitele továbbra is tiltva volt, akárcsak a hivatalos iratoké is. Műtárgyaknak, régiségeknek a kiviteléhez a *Magyar Nemzeti Múzeum*, illetve az *Országos Széchenyi Könyvtár* engedélyére volt szükség.

Dr. Cs.; LÖDI: Megtiltották a szeszesitalok vámmentes behozatalát.; MIKLÓSVÁRI: Milyen ügyekben keresi fel a lakosság a Vámőrség Országos Parancsnokságát? ; Mit szabad kivinni és külföldről behozni? ; Módosították a vámrendeletet.; Ötezer forint értékig vámkedvezmény.; Szeptember 1-től módosul az utasforgalomra vonatkozó vámrendelet.; Újonnan szabályozták az utazási vámtarifát.; [A Győri Püspökség 322/1964. sz. vámtarifa című körlevele.]

amikor repülőgép-kísérés létszámának kiegészítéséhez, titkos operatív állományba a *MALÉV* földi és hajózó személyzeteinek egyes tagjait – rendőr alhadnagyi rendfokozattal – szervezték be, ekkor összesen 3+20 főt. A kísérők a belföldi járatok mellett már egyes nemzetközi járatokon is szolgálatot teljesítettek. Ezt valószínűleg azokon a meneteken teljesítették, amely útvonala tőkés országot is érintett, mielőtt szocialista országba lévő végállomására érkezett meg, illetve amely „nyugati” államhoz közel repült. Előbbire volt példa 1959. nyarától a *MALÉV* Budapest–Bécs–Berlin–Schönefeld (Kelet-Berlin) járata, valamint 1963-tól, a tavaszi vásári időszakban teljesített Budapest–Bécs–Lipce útvonala is.⁵⁹ A feladatellátás célja elsősorban a légijármű önkényes hatalomba kerítésének megelőzése, illetve a „nyugati” közbeeső leszállás során a jogellenes külföldre távozás (azaz a fedélzet jogosulatlan elhagyásának) megakadályozása volt. A repülőgép-kíséretet végrehajtó alosztály újabb átszervezésére – átmeneti jelleggel – 1962. májusában került sor, amikor összevonással létrehozták *BM ORFK II. Főosztály Szabotázs-elhárító (II/4) Osztályt*, amely keretében a – feladatokkal kibővített – „D” (*Repülő, Posta és Mélyépítési*) *Alosztály* hajtotta végre a légiközlekedéshez kapcsolódó szabotázstevékenységek elhárítását, megakadályozását, felszámolását is. Az 1962. augusztusi teljes átszervezéssel a *Szabotázselhárító Osztály* a *Belügyminisztérium III/III. Csoportfőnökség 2. Osztályaként* működött tovább.⁶⁰ Az 1962-es átszervezésekből látható, hogy a légi közlekedés védelme egyre kevésbé igényelte a belügyi állomány közvetlen repülőgép-kíséret tevékenységét.

A **légiközlekedés rendészeti feladatairól** 1959. augusztusában adtak ki új belügyminiszteri rendeletet. Ekkor került felállításra a *Rendőrség Légirendészeti Kapitanysága*, Budapest-Ferihegyen, az *Országos Rendőr-főkapitanyság* szervezetén belül és annak közvetlen irányításával. A *Légirendészeti Kapitanyság* – engedélyezési és döntően repüléshez kapcsolódó rendészeti, hatósági feladatai mellett – a fegyverekre, löszerekre, illetve a képkalkító eszközökre vonatkozó szabályok betartását is ellenőrizte, valamint utóbbiak használatára „polgári szervek” részére – a *Magyar Néphadsereg Vezérkarának* előzetes hozzájárulása alapján – engedélyt adott ki.⁶¹ Akárcsak a II. világháború előtt, az 1950-es években is a legtöbb országban – így Magyarországon is – általánosan alkalmazott előírás volt, hogy repülőút közben fényképezőgépeket tilos volt használni. Az utasok a képkalkító eszközeiket kötelesek voltak a poggyásztérben elhelyezni szánt bőröndbe csomagolni.⁶² Hasonló szabályok voltak érvényben a magyar-szovjet légitársaság mellett más kommunista vállalatok repülőgépein is. A *MALÉV* utazási feltételei 1957-től már megemléstettek, hogy a látcső kézipoggyászként történő szállítása díjmentes volt. Azonban 1963-tól távcsövet csak a poggyásztérben lévő csomagba elhelyezve szállítottak, igaz a súlykeretbe nem számított be.⁶³ A keletnémet és a román légitársaságok, az 1960-as évek első felében közzétett előírásai a fényképező-

⁵⁹ Akkor az állami érdek szempontjából azért lehetett ez kockázatos járat, mert az a magyar állampolgár aki „nyugatra” nem, de szocialista országba útlevelet kapott, az a Német Demokratikus Köztársaság fővárosába megvett jeggyel a járatra felszállhatott. Azonban Bécsben, a várakozás során a repülőgépet engedély nélkül elhagyhatta az utazó, hogy így valójában jogellenesen utazzon ki Magyarországról. A Prágába, Kelet-Berlinbe tartó repülőgépek pedig – útvonaluk miatt – tőkés országba, légijármű önkényes hatalomba kerítésével szökni vágyó magyar állampolgároknak lehetett célpontja, akár visszafele úton is.

(A bécsi leszállású kelet-berlini járatot kezdetben irányonként heti két alkalommal teljesítette a magyar vállalat, majd ez 1963-tól heti egyre mérséklődött, azonban az évtized végén már háromszor repültek ilyen útvonalon magyar *IL-18*-asok. Az útvonal még 1971-ben is változatlanul fennállt, azonban az 1970-es évek első harmadában megszüntették, akkortól az osztrák és kelet-német fővárosba külön, közvetlen járatok repültek.)

⁶⁰ CSERÉNYI-ZSITNYÁNYI; *MALÉV* 1959. évi nyári menetrendfüzete.

⁶¹ 3/1959. BM. r.

⁶² *MASZOVLET* 1954. évi nyári menetrendfüzete.

⁶³ *MALÉV* 1961. évi nyári menetrendfüzete.; *MALÉV* 1963. évi 2. nyári menetrendfüzete.

gépek és távcsövek szállítását szintén csak a feladott poggyászban tették lehetővé. A keletnémet *Interflug* utazási szabályzata (az 1964-ben is meglévő szabályoktól eltérően) 1967-ben már engedélyezte a fényképezőgép és látcső fedélzeti szállítását, de használatukat továbbra is tiltotta.⁶⁴ Ugyanekkor számos nagy nyugat-európai légitársaság – amelyek 1957-től már rendszeres forgalmat bonyolítottak Magyarországra és felette – utazási szabályai nem tiltották a fényképező- és filmfelvevő-gépek fedélzeten történő szállítását. Azonban esetenként kikötés volt, hogy ezt csak akkor teszik lehetővé, amennyiben az érintett államok jogszabályai, hatóságai azt engedélyezik.⁶⁵ Egyes társaságok utazási feltételükben csak annyit közöltek, hogy számtalan ország nem engedélyezi területük felett az említett tárgyak használatát.⁶⁶ Értelemszerűen a magyar jogszabályok minden esetben tiltották, mind induló, mind érkező utasok esetében is a képpalkotó-eszköz kézipoggyászban történő szállítását. Különösen az érkező utasok esetében okozhatott kellemetlenséget a filmfelvevő- és fényképezőgép kézipoggyászban történő szállítása, amennyiben az utas által ismert utazási feltétel nem említette a tiltást. A vámellenőrzéskor a kézipoggyászból előkerülő készülék, amely fedélzeten történő szállítására külön engedéllyel nem rendelkezett az utas, eljárás megindítását vonta maga után. A magyar szabályok az 1960-as évek végétől tették lehetővé a fényképező-gépek és távcsövek utastérben történő szállítását.

A ferihegyi légitforgalmi irányítás az 1950-es évek végén még magyar, orosz, német és angol nyelven folytatta a repülőgépekkel való kapcsolattartást.⁶⁷

A *MASZOVLET* az 1950-es évek elején még közlekedtetett **Siófok-Balatonkilitire** menetrend szerinti nyári idényjáratot Budapestről és Pécsről, míg más magyarországi repülőterekről alkalmi utakat teljesített. Azonban már évtized közepén a menetrendi járatokat már nem indították el a Balatonhoz a nyaralási időszakban sem. Az 1958. június 1-jén, immár a *MALÉV* által újrainduló siófoki belföldi forgalom mellett, 1959. és 1961. között több európai szocialista ország fő- és nagyvárosából, köztük Bukarestből, (Kelet-)Berlinből és Prágából is közlekedett különjárat Siófok-Balatonkiliti füves leszállómezejére, szintén elsősorban üdülni vágyó külföldieket szállítottak. Ezek megszűnését követően, 1962. július legelején még vízügyi szakembereket fuvarozott repülőgép Romániából a balatoni repülőtérre, munkalátogatás céljából, majd vissza.⁶⁸ (E repülőjáratok utasainak és személyzeteinek magyarországi határforgalom-ellenőrzésének helyszíne nem ismert, nem zárható ki, hogy az útlevél- és vámellenőrzést az esetlegesen közbeiktatott ferihegyi leszállás során végezték el.) A siófoki repülőtér kül- és belföldi forgalma az 1960-as évek elején megszűnt.⁶⁹ Ekkor a repülőtér üzemeltetését a

⁶⁴ > *Interflug* 1964. nyári menetrendfüzete. ; *Interflug* 1967. őszi menetrendfüzete. ; *TAROM* 1962. nyári menetrendfüzete.

⁶⁵ > *SABENA* 1958. évi nyári menetrendfüzete.

⁶⁶ > *SAS* 1959. nyári második menetrendfüzete.

⁶⁷ > Budapest – Ferihegy. ; GÁRDONYI

⁶⁸ > Február 15-től közlekednek a *MALÉV* belföldi ... ; FODOR ; JÁVORI ; Külföldi légi járatok Siófokra. ; Román vízügyi küldöttség járt megyénkben. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1958.06.05.] ; ZAINKÓ: II-14-es repülőgépe a Malévnél.

(A Siófokra érkező vagy onnan induló külföldi viszonylatú járatok esetében nem zárható ki közbeeső ferihegyi leszállás sem, hogy ott hajtásák végre a repülőgép utasainak és személyzetének határforgalom-ellenőrzését.)

Az 1950-es évek közepén a belföldi járatok több idényben sem közlekedtek. Azonban 1958-ban újraindította a *MALÉV* a Budapest–Siófok járatot, vasárnaponként négy alkalommal irányonként, nem csak *Li-2*-es, hanem alkalmanként már akár *Il-14*-es típusú repülőgéppel is. Ugyanez év júliusától néhány hétig üzemelt még a Pécs–Siófok menetrend szerinti vonal is, szintén vasárnap. Az 1950-es évek utolsó harmadától vidéki városokból ismét elérhető lett a balatoni repülőtér. Debrecen–Siófok hétvégi járat 1958. július 26-án indult abban az évben először. Az 1960. év nyarán, a menetrend szerinti budapesti útvonal mellett, alkalmanként Pécs–Siófok és Szeged–Siófok járat is indult, utóbbi közlekedett már az 1959. év nyarán is.

⁶⁹ > ZSALUDEK: 21. p.

Magyar Néphadsereg légierije vette át; azonban leszállómezejét alkalmanként sportrepülők is igénybe vehették. Polgári repülőgépek nemzetközi viszonylatban a következő bő negyed század során nem szálltak le Siófok-Balatonkilitin.

Az 1960. év a járatbővítések és -nyitások esztendeje volt, mind Ferihegy, mind a *MALÉV* forgalmában. A magyar légitársaság első Budapest–Frankfurt–Brüsszel járata 1960. február 14-én indult, majd szeptember 22-től Budapest–Frankfurt–Párizs–Le Bourget útvonalat is bekapcsolták a budapesti repülőtér forgalmába.⁷⁰ Az eddig megnyitott „nyugati” és közel-keleti útvonalak, és ezek későbbi bővítései már lehetővé tették, hogy Budapesten kialakuljon az átszálló (járatot váltó) utasforgalom is. A magyar légitársaság valamennyi *Il-14*-es repülőgépét 1960. második felére 24-ről 32 utasbefogadóképességre alakította át, majd egyeseket már 1961. közepső harmadában 36 személyre bővítették.⁷¹ A járat- és utasférőhely-fejlesztéseknek köszönhetően a budapesti repülőtér összes (bel- és külföldi) utasforgalmából 1960-ban, csak a *MALÉV* már 60.888 nemzetközi viszonylatban közlekedő utast szállított (és 89.074 főt belföldi viszonylatban).⁷² A dán-svéd-norvég *SAS* légitársaság a magyar fővárost is érintő járatait ismét átszervezte, így 1960. nyarán hetente egy–egy alkalommal Koppenhága–Düsseldorf–Budapest–Isztambul–Damaszkusz–Kairó és Koppenhága–Prága–Budapest–Athén–Bejrút–Bagdad útvonalon közlekedett. Ellenben a skandináv vállalat 1961. áprilisára budapesti leszállásait megszüntette (és majd csak 1968. júliusában indította újra). Ekkor Koppenhágával heti egy *MALÉV* és két *TAROM* járat tartott kapcsolatot, míg Stockholmmal a magyar légitársaság csak hetente egyszer.⁷³ A lengyel *LOT* 1960-ban a heti kettő Varsó–Budapest–Belgrád–Athén járatát 1960-ban immár a 40 utas befogadására képes *Convair 240*-es típussal üzemeltette. A csehszlovák *ČSA* szintén 1960. nyarán heti egyszeri Prága–Budapest–Bejrút–Bagdad járatot tartott fent, *Iljuszin Il-18*-as típussal.⁷⁴

Az osztrák *Austrian Airlines AG. (AUA)* légitársasági vállalat 1960. augusztus 8-án nyitotta meg Bécs–Schwechat–Budapest–Isztambul–Bejrút járatát, azonban 1961. májusától a magyar fővárost – szintén – *Vickers (Super) Viscount V.837* repülőgéppel, de Bécs–Budapest útvonal révén érte el, azonban ezt már heti kétszer teljesítette.⁷⁵ Az osztrák vállalat majd 1963-ban, átmenetileg a kisebb befogadóképességű *Douglas DC-3*-as típusával teljesítette a magyarországi útvonalát. Ugyanezen években a *MALÉV* a magyar és osztrák főváros között heti három járatot tartott fent, *Il-14*-esekkel. A holland *KLM* az 1960. nyári menetrendjében ismét igazított a Budapestet érintő járatain: Amszterdam–(Bécs)–Budapest–(Szófia)–Athén–Bejrút–Bagdad, illetve a továbbra is változatlan egyiptomit Amszterdam–Frankfurt–Budapest–Isztambul–Kairó útvonalon heti egy–egy alkalommal repülte irányonként, az akár 69 utas szállítására is képes *Lockheed L-188 Electra* repülőgéppel.⁷⁶ Az eddig ismertetett útvonalhálózat mellett, az

⁷⁰ > ZSALUDEK: 21. p.

⁷¹ > ZSALUDEK: 26–34. p.

⁷² > *Repülési Lexikon*. II. kötet, 29. p.

⁷³ > *Deutsche Lufthansa* 1960. évi nyár menetrendfüzete. ; *SAS* 1960. nyári menetrendfüzete. ; *SAS* 1961. nyári menetrendfüzete.

⁷⁴ > *Deutsche Lufthansa* 1960. évi nyár menetrendfüzete.

⁷⁵ > *Austrian Airlines* 1961. évi nyár menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1960. évi nyári menetrendfüzete. ; [Első járat alkalmi borítékja és bélyegzése, valamint első járat alkalmi postai bélyegzése alapján, borítékon.]

⁷⁶ > *ABC*. 1961. október: 420. p. ; *Deutsche Lufthansa* 1960. évi nyár menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1961. évi nyári menetrendfüzete.

A *KLM* a turbólégcsavaros *Lockheed L-188 Electra* repülőgépeit első alkalommal 1959. december 10-ei kezdettel állította menetrend szerinti üzembe budapesti útvonalon. Az Amszterdam–Frankfurt–Budapest–Isztambul–Kairó útvonalat ezáltal összesen 2 óra 20 perccel rövidíthették le, az addigi *DC-6B* teljes menetidejéhez képest.

> *KLM* 1959. téli menetrendfüzete. ; Megérkezett Ferihegyre a *KLM* új óriásgépe.

Iraqi Airways légitársaság 1960. júniusától Bagdad–Isztambul–Budapest–(Prága)–London útvonalon heti egyszeri járatot nyitott *Vickers Viscount* V.735-ös típusával. Ezzel az iraki légitársaság lett az első, amely hosszú idő után, újból menetrend szerinti kapcsolatot tartott fent Magyarország és az Egyesült Királyság fővárosa között. E válalat légi járatai végül csak 11 héten keresztül érintették Ferihegyet, mivel ezek során összesen mindössze 45 utast szállított Magyarországra valamelyik viszonylatában, valamint 319 főt Irakból harmadik országba, vagy ellenkező irányba.⁷⁷

A ferihegyi repülőtér légi forgalmára és kapcsolataira jelentős hatással volt a *MALÉV* valamennyi **járműfejlesztése**. Így történt ez 1960. május végén is, amikor forgalomba álltak a magyar légitársaság első *Iljuszin Il-18* típusú, 89 (majd 1963-ban átalakítva 105) fő utas-férőhelyes, 500–550 km/óra utazósebességű repülőgépei. Ezek már másfélszer gyorsabbak voltak az *Il-14*-es légijárműveknél és 4.800 km-es legnagyobb hatótávolságával akár hosszú járatok teljesítését is lehetővé tették.⁷⁸ A magyar *Il-18*-as repülőgépek Budapest–Moszkva–Seremetyevo útvonalon kezdték meg működésüket, 1960. május 25-én.⁷⁹ Már az első hónapokban repültek különjáratokat is – például az Egyesült Királyságba. A Budapest–Róma–Ciampino útvonalat 1960. november 23-án indították; az olasz fővárosba a következő év május 15-től már Budapest–Tirana–Róma útvonalon is közlekedtek. Azonban az albán fővárost 1963-tól már nem érintették az olaszországi *MALÉV*-járatok.⁸⁰ Ezt követték 1961. február 1-jén Budapest–Brüsszel–Amszterdam (ez tavasszal Budapest–Prága–Amszterdam útvonalra változott vissza), majd április 14-én a Budapest–Brüsszel–London–Central heti kétszeri magyar járatok.⁸¹

A keletnémet *Deutsche Lufthansa* 1957-ben már teljesítette a Berlin–Schönefeld–Prága–Budapest–Bukarest és Berlin–Schönefeld–Prága–Budapest–Szófia magyarországi útvonalait. Ezek mellett 1960-ban, szintén *Iljuszin Il-14*-es repülőgépekkel további Berlin–Schönefeld–Prága–Budapest, és azév áprilisától már Berlin–Schönefeld–Budapest–Belgrád–Tirana járatokat is üzemeltetett. Ugyanez a vállalat ugyanekkor teher szállító *Il-14*-essel heti két alkalommal Berlin–Schönefeld–Prága–Budapest–Bukarest–Szófia vonalon árut fuvarozott; az útvonalat 1962. nyarán heti három alkalommal, de a román főváros érintése nélkül teljesítették. A szintén keletnémet *Interflug* heti egyszer Berlin–Schönefeld–Budapest–Belgrád–Tirana útvonalat üzemeltetett, amelyet majd közel három évtizedig repült.⁸²

A tél gyakorta komoly kihívások elé állította a ferihegyi repülőtér üzemeltetőit. Az erős havazás akár több órára is leállítani kényszerítette a légi forgalmat. Az ilyen

Az útvonalleírásokban zárójeltek között azon városok kerültek ismertetésre, ahol a leszállások során Budapestről / Budapestre az adott járatral nem lehetett utazni.

⁷⁷ > *MALÉV* 1960. évi nyári menetrendfüzete. ; *Statisztikai Évkönyv*, 1960.: 199. p.

⁷⁸ Bár ekkor már három éve teljesített szolgálatot a *Tupoljev Tu-104*-es sugárhajtású repülőgép. Azonban a korszak e meghajtási móddal üzemelő légijárműveinek fenntartási költsége igen magas volt, ezért akkoriban még költséghatékonyabb volt a turbólégcsavaros repülőgép alkalmazása. A csehszlovák *ČSA Tu-104A* típusal üzemeltette az 1960-as években a Prága–Belgrád–Bejrút–Dhahran–Bombay–Rangoon és a Prága–Kairó–Dhahran–Bombay–Rangoon–Pnom Penh–Djakarta járatait is. A szovjet *Aeroflot* 1963-ban e típus (B változatát) alkalmazta a Moszkva–Omszk–Irkutsk–Phenjan (Pjongjang) és Moszkva–Omszk–Irkutsk–Peking útvonalain is.

⁷⁹ > *MTI*: Megérkezett Moszkvába a *MALÉV* első *IL-18*-asa.

⁸⁰ A *MALÉV* Budapest–Róma járatai 1964-ig – amíg meg nem nyitották a Budapest felől, a Balaton déli partja felett, Csurgó érintésével, Zágráb felé a légifolyosót – Kelebia felett átrepülve, Szabadka, Valjevo, Szarajevó és Split, vagy Szabadka, Sremska Mitrovica, Zágráb és Umag légteték érintésével, jelentősebb kerülővel közlekedtek.

> LATHAM: 69–70. p. ; [A *MALÉV* légi útvonalait ábrázoló, az 1960-as évek elején készült képeslapok alapján.]

⁸¹ > CSANÁDI – NAGYVÁRAD – WINKLER: 313. p. ; *MALÉV* 1963. évi 2. nyári menetrendfüzete. ; MÉSZÁROS – ZANKÓ – ZSALUDEK: 10–11., 37. p. ; [Első járat alkalmi bélyegzése alapján, borítékon.]

A *MALÉV* 1966. nyarára a heti kettő Budapest–Brüsszel–London járatát négyre növelte.

> *MALÉV* 1966. évi nyári menetrendfüzete.

⁸² > *Deutsche Lufthansa* 1957. évi nyár menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1960. évi nyár menetrendfüzete. ; *Deutsche Lufthansa* 1962. évi nyár menetrendfüzete.

időjárási helyzetek ritkán, de még napjainkban is korlátozzák a repülőgépek indítási és fogadási lehetőségeit Közép-Európában is. A belföldi forgalomban jelentős debreceni légikikötő, amely – elsősorban a *MALÉV* nemzetközi járatainak – kitérő repülőtereként is működött, új utasforgalmi épületét 1960. június 27-én adták át. A „felvételi épület” négyzet alaprajzú, tágas belmagasságú várótermét két oldalon is padlótól induló magas ablakok szegélyezték. E helyiségből egy fedett folyosó vezetett a műszaki helyiségekhez, garázshoz. Az épület méretét a belföldi forgalomban – akkor még csak másfél éve – közlekedő *Il-14*-es repülőgépek 32–36 fős legnagyobb befogadó-képességéhez mérték. Ebből eredően mérete kicsinek bizonyult a – fővárosi időjárási helyzet miatt – ott szükségéből leszállt, több mint két és félszer annyi személy szállítására is képes *Il-18*-as gépek utasainak színvonalas kiszolgálására.⁸³ Azonban még az 1970-es évek elején is előfordult kitérő repülőterként igénybe vétele, bár a bécsi repülőteret is gyakorta használták már akkoriban.⁸⁴

A ferihegyi repülőtér államhatáron be- és kilépő (nemzetközi) utasforgalma 1960-ban 193.786 fő volt, amelyből a *MALÉV* 60.888 utast szállított, azaz a teljes határforgalom 31,42 %-át. Ugyanitt a keletnémet *Deutsche Lufthansa* 34.265 személlyel (20,50 %) a második legjelentősebb vállalat volt, amelyet a bolgár *TABSO* 19.347 fővel (11,57 %) követett. A „nyugati” vállalatok közül a holland *KLM* szállította Budapestre, illetve Budapestről a legtöbb utast: 8.299 személyt (valamivel kevesebbet, mint a lengyel *LOT*; ez az összes forgalom 4,96 %-át tette ki). A fent ismertetett, magyar államhatárt átlépő légi utasok mellett – a *MALÉV* forgalmát nem számítva – további 76.510 fő „átmenő” utas volt, akik a kiindulási országból, Budapest érintésével és ugyanazzal a járáttal egy harmadik ország felé folytatták útjukat (másként megfogalmazva: át-, vagy továbbutazók). A legtöbb átmenő utast a *Deutsche Lufthansa* (25.404 fő), a bolgár *TABSO* (14.680) és a csehszlovák *ČSA* (6.837) szállította. A vámhatáron keresztül bonyolított légi teherforgalom 1960-ban 5.238 tonnát tett ki Ferihegyen. A tárgyalt évben 9.580 járat vette igénybe a magyar főváros repülőterét.⁸⁵ (A budapesti légikikötő határt átlépő utasforgalma még 1959. nyarán átlagosan 900–1.000 fő volt naponta.)⁸⁶ A *MALÉV* menetrend szerinti nemzetközi légi forgalmából 898 járatot szocialista országok repülőtereinek viszonylatában teljesített, amelyen 16.715 utas (éves átlagban 18–19 utas / járat) utazott. Tökés ország végcélú viszonylatban⁸⁷ 1.154 menettel 17.509 személy (átlagosan 15 utas / járat) lepte át a ferihegyi határátkelőhelyet.⁸⁸

⁸³ > DELEFF: 57. p. ; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 69. p. ; MMKM Kt 7088-I ; MMKM Kt 8479-I ; MMKM Kt 8480-I ; MMKM Kt 8481-I

⁸⁴ A *MALÉV* Damaszkusz–Nicosia–Athén–Budapest útvonalat teljesítő *Il-18*-as repülőgépe 1970. január 22-én Debrecenben volt kénytelen leszállni, s csak másnap, január 23-a 14 óra körül repült át a tiszántúli repülőteréről Ferihegyre. Ugyanakkor a bejrúti magyar járat az éjszakát Bécsben töltötte, s szintén január 23-a délután érkezett meg a magyar főváros légi kikötőjébe.

> Elmaradások, késések a légiközlekedésben.

⁸⁵ > *Budapest Statisztikai Évkönyve, 1961.*: 181. p. [E forrásban közölt statisztikai adatok a *MALÉV* menetrenden kívüli nemzetközi forgalmi adatait nem tartalmazzák.] ; *Statisztikai Évkönyv, 1960.*: 199. p.

Az nemzetközi utasforgalom az említett forrásokból – ebben az évben, és a későbbiekben is – úgy számolandó ki, hogy az érkezett és indult utasok végösszegét csökkenteni kell az átutazók és a *MALÉV* belföldi forgalmának adataival. A források táblázataiban közölt, repülőteret igénybe vett repülőgépek száma a fele a teljesített járatoknak. Mindezen adatokat a hivatkozott oldalak „Légi közlekedés” alfejezetének külön táblázat tartalmazza.

⁸⁶ > KATONA Klára: *Konszolidáló Határország.* [A hivatkozott tanulmány 105. sz. jegyzete.]

Ugyanakkor a hegységalmi határátkelőhelyen 700 főt ellenőriztek a nyári hónapok során, napi átlagban.

⁸⁷ Ide értendő a szocialista ország városán keresztül továbbmenő, kapitalista város végállomással üzemeltetett járatokat is.

⁸⁸ > *Budapest Statisztikai Évkönyve, 1961.*: 181. p. [E forrásban közölt statisztikai adatok a *MALÉV* menetrenden kívüli nemzetközi forgalmi adatait nem tartalmazzák.]

A ferihegyi repülőtéren, 1960-ban Magyarország valamennyi viszonylatú határforgalmának 11,6 %-a haladt keresztül.⁸⁹

{ Nemzetközi kitekintés. } A szintén kommunista berendezkedésű Csehszlovákia fővárosának légi kikötőjének, Prága-Ruzyně repülőtérnek nemzetközi járataival 1960-ban összesen megközelítőleg 250 ezer utas lépte át a csehszlovák államhatárt.⁹⁰ (Ez a budapesti határforgalmi adatnál közel harmadával volt nagyobb.) Ezen felül számottevő volt az átutazók forgalma is (itt haladt keresztül például a Balkán–Magyarország–Kelet-Németország–Skandinávia légi járatok döntő többsége is, sőt leszállt néhány Skandinávia–Dél-Amerika, illetve India–Egyesült Királyság útvonalú repülőgép is). Míg a magyarországi teljes nemzetközi (ide nem értve az átutazó) polgári légi forgalom – amely szinte kizárólagosan megegyezett a ferihegyi repülőtérével – 1960-ban 0,194 millió fő volt, addig a lakosságában ötször nagyobb Egyesült Királyság azonos adata 6,057 millió utast mutatott.⁹¹ (Az utasoknak a lakossággal viszonyított, több mint hatszoros különbsége természetesen számos okból eredt; ebben többek között a két ország politikai és gazdasági súlya is jelentős befolyással bírt, de a lakosság anyagi helyzetén túl, a külföldre utazás lehetőségét is szemléltetni.)

Magyarország légtérében az 1960. évben 17.763, 1961-ben 22.610, 1962-ben 20.288 polgári repülőgép közlekedett nemzetközi viszonylatban: be-, ki- és átrepülés során.⁹² Ez 1962-ig évről-évre folyamatos és jelentős növekedést jelentett.

Ferihegyen, az **1961. év nyarán**, minden nap 8:40 és 9:00 között, induló légijármű volt a legelső, menetrend szerinti nemzetközi repülőgép, azonban csütörtökönként egy már 7:50-kor felszállt. Az utolsó járatok érkezőek voltak; szerdán és vasárnap 21:40-kor, míg kedden és szombaton 22:40-kor érkeztek meg, addig hétfőn 18:50-kor, pénteken pedig 19:10-kor leszállt. Egy hét folyamán – a belföldieken kívül – már összesen 182 járat közlekedett Budapest állomással, menetrend szerint; naponta 12–16 járat szállt le, illetve ugyanennyi fel, vasárnap kivételével, amikor 6 indult, illetve 7 érkezett.⁹³ A menetrendi elemzés alapján, útlevélező szolgálatra csütörtökön 06:50-től, a többi napon 07:40–08:00-tól volt szükség. Az útlevélezők délutáni és esti, menetrend szerinti forgalom adta munkája naponként igen eltérő időpontban fejeződött be; hétfőn már 19:30-kor, azonban kedden és szombaton 23:30-kor, szerdán és vasárnap 22:30-kor. Összességében a kedd és szombat délelőtti időszak volt rendkívül forgalmas, hiszen 08:20 és 11:55 között összesen 16 érkező és induló járat utasát kellett be-, illetve kiléptető határforgalom-ellenőrzés alá vonni.⁹⁴ A néhány órát kitevő, menetrend szerinti forgalommentes időszakok továbbra is jellemzőek voltak a hét több napjára is; vasárnap 13:30 és 16:45 között nem bonyolódott Ferihegyen nemzetközi utasforgalom, s szombaton 17:30 és 22:40 között sem induló, sem érkező utast nem kellett ellenőriznie határ- és vámőröknek, legfeljebb csak az esetleges különjáratokét. A *Budapesti*

⁸⁹ > ORBÁN

⁹⁰ > BENCSIK: *Kelet és nyugat között.*: 413., 416–417. p. [A két közölt táblázatból megállapítható, hogy a prágai repülőtér forgalmi adatai a beutazó külföldiek és a kiutazó csehszlovák állampolgárok összessége. Ebből eredően a fentebb közölt összesített prágai határforgalmi adat ebből került becslésre.]

⁹¹ > *The Statesman's Year-Book*, 1962.: 120. p.

⁹² > MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.

⁹³ A szocialista légitársaságok által még továbbra is gyakran alkalmazott *Iljuszin Il-14*-es repülőgép utasbefogadó-képessége 24–28 fő között változott, az *Il-18*-asok 75–120 főt szállíthattak. Azonban még ez időben is sok járat esetében – legyen az szocialista vagy „nyugati” ország légitársaságé – Budapest csak közbeeső megálló volt, tehát az itt ki- vagy beszálló utasok száma, az ülhelyek számához képest gyakran jelentősen kevesebb volt.

⁹⁴ A legforgalmasabb időszakok az alábbiak voltak: kedden és szombaton 09:00 és 11:55 között 9 induló járat, csütörtökön 07:50 és 10:05 között 6 induló repülőgéppel, illetve érkező járatok esetében a kedd és szombat 08:20 és 11:10 közötti időszak volt kiugró, 7 utasszállító légijárművel.

> MALÉV 1961. évi nyári menetrendfüzete.

FEP ferihegyi útlevelkezelői az 1961. év folyamán összesen 189.037 be-, vagy kilépő utas úti okmányát ellenőrizték, akik a megközelítőleg 9 ezer nemzetközi járatral közlekedtek. Ez járatonként éves átlagban 21 utas határátlépését jelentette (a csak szocialista városokat érintő menetrend szerinti *MALEV*-járatokkal átlagosan 24 utas utazott, míg a tőkés országokat [is] érintő útvonalakon ez 19 fő volt).⁹⁵

A ferihegyi határőrök munkájában, bármennyire is törekedtek a tökéletes munkavégzésre, előfordultak hibák az 1960-as évek elején. Ezek között hiányosságokat fedtek fel a határt átlépő egyes utasok kijegyzékelésében, s előfordult hibás úti okmány kezelés, illetve a kezelés elmulasztása, továbbá jogtalan átléptetés is. Ezen, egyéb mellett, szocialista munkaverseny nyilvános vállalásával is javítani kívánt a *Budapesti FEP* vezetése, amely 1962. szeptemberére elérte célját, s jelentősen visszaszorultak a hibák.⁹⁶

A *Budapesti FEP* szervezetében a *Magyar Szocialista Munkáspártnak (MSzMP)* alapszervezete és a *Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetségnek (KISz)* helyi csoportja működött, azok titkárai (vezetői) a FEP állományába tartozó hivatásos állományú személyek voltak.⁹⁷ Ez biztosította az állampárt kizárólagosságra törekvő világnézeti befolyását az állomány egésze felett.

A budapesti repülőtér nemzetközi utasforgalma fokozatosan nőtt, 1961-re több nyugat- és dél-európai, valamint közel-keleti város is közvetlen járatral volt elérhető a budapestiről kiindulva. Az 1961. év nyarán a magyar és csehszlovák főváros között már heti 24–24 járat közlekedett irányonként (közel három és félszer több mint négy évvel korábban), ezzel valamennyi viszonylat közül továbbra is a legforgalmasabb volt. Azonban e viszonylat jelentős többsége több-leszállásos útvonalnak volt része. A keletnémet fővárossal, a heti 23–23 járat döntően a prágai utak folytatása volt. Bukarestbe 11, Szófiába 10, Moszkvába 8 járat közlekedett irányonként. A magyar fővárost Nyugat-Európa nagyvárosaival összekötő járatok közül a legforgalmasabb Koppenhága volt, heti 5 alkalommal. Ezt Amszterdam és Brüsszel négygyel, London-Central hárommal, míg Frankfurt, Köln és Párizs-Le Bourget kettővel követte, illetve Athénnal is heti három alkalommal volt légi kapcsolat.⁹⁸ Az 1960-as évek elején, részben gazdasági, részben hatékonysági okokból a magyarországi belföldi légi forgalmat csökkentették. Mindeközben a nemzetközi légi forgalom fokozatosan növekedett. Míg 1962-ben a bel- és külföldi utasforgalom közel fele-fele arányban oszlott meg, addig 1964-ben már az utasok 79 %-a nemzetközi járatokon utazott, azaz az államhatárt átlépő személy volt.⁹⁹

Az 1960-as években továbbra is általánosan jellemző volt, hogy sok célállomásra közbeeső leszállás(ok) útján jutottak el a tőkés és a szocialista országok légitársaságainak járatai egyaránt. Ennek egyik oka, hogy a kiindulási repülőtér és a célállomás közötti utasforgalom a repülőgép férőhelyeit csak részben töltötte fel. A másik ok, hogy a járatokat teljesítő korabeli repülőgépek egy része – hatósugaruk által – igényelte a közbeiktatott leszállást. Továbbá megpróbálták a magyar fővárost – a célközönségekhez és az igényekhez igazodva – a legkedvezőbb módon bekapcsolni útvonalhálózatukba, mind a nyugatról Budapestre, mind a délkeletről a magyar fővárosba tartó meneteik révén. Mindezek megfelelő összhangja az üzemeltetést a lehető leggazdaságosabban

⁹⁵ > *Budapest Statisztikai Évkönyve*, 1962.: 193. p. [E forrásban közölt statisztikai adatok a *MALEV* menetrenden kívüli nemzetközi forgalmi adatait nem tartalmazzák.] > *Statisztikai Évkönyv*, 1961.: 177. p.

⁹⁶ > Felhívás a BM Határőrség forgalomellenőrző pontjaihoz. ; LELOVICS – BALOGH

⁹⁷ > Felhívás a BM Határőrség forgalomellenőrző pontjaihoz. ; LELOVICS

⁹⁸ > *MALEV* 1961. évi nyári menetrendfüzete.

⁹⁹ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

biztosíthatta. A Budapestet érintő valamennyi járatra így nem csak a honosság szerinti városokba közlekedhettek az utasok, hanem az útba ejtett valamennyi olyan városba is, amelyek közvetlen piaci érdekeket nem sértettek. Az 1960-as években azonban mind gyakoribbá vált, hogy a tőkés államok légitársaságai egyes kommunista országok városai közötti szakaszokon már nem szállíthattak utasokat. Ezzel a „kelet-európai” vállalatok igyekeztek védeni piacukat, bár a nyugati pénznemekben megtérítendő „szocialista viszonylatok” eleve csekély igénybevételt eredményezett volna a „nyugati” társaságoknak. (Az útvonalleírásokban ezért azon városokban történt leszállások, ahová Budapestről az adott járatral nem lehetett utazni, zárójelben kerültek ismertetésre.)

Ferihegyen az 1960-es évek első harmadában, akárcsak a korabeli közepes méretű repülőterek esetében is, az éves repülőgép-forgalom nagyjából 70 %-a május eleje és október legvége közé eső nyári menetrendi időszakra esett. A nyári hónapokban, a légijárművek ferihegyi le- és felszállási terheltségének 65 %-a a 8 és 13, illetve 16 és 19 óra közötti összesen nyolc órás időszakra esett. Majd az 1964. év nyarán a légi utasokat tekintve csúcsidőszaknak tekintendő órákban, óránként akár 500 főt is kiszolgáltak, illetve ellenőriztek indulás, érkezés, átszállás vagy átutazás során. (A repülőtér nyilvános területén tartózkodó utasok közé nem sorolandó személyek, köztük a légi közlekedés iránt érdeklődők, valamint az utasokat fogadók és kísérők száma meghaladta az utasforgalmat.)¹⁰⁰

A KLM 1962. áprilisban ismét változtatta a magyar fővároson keresztül üzemeltetett járatait, s immár Amszterdam–(Bécs)–Budapest–(Szófia)–Athén–Kairó és Amszterdam–Budapest–(Szófia)–Isztambul–Damaszkusz–Bagdad útvonalakat repült, továbbra is *Lockheed L-188 Electra* repülőgépekkel. A brit *British European Airways (BEA)* 1961. nyári menetrendjének bevezetésétől, április 3-tól kezdődően üzemeltette heti két alkalommal a London-Central–(Prága)–Budapest járatát, amelyet légcसारos, 47, illetve 57 fős *Vickers Viscount 701*-es vagy 802-es típusokkal teljesített.¹⁰¹ A légitársaság e járata azonban már 1962. április 1-jével felfüggesztésre került, s majd csak 1967. tavaszán indult újra.¹⁰² Az 1962. évtől kezdődően mind az *Aeroflot*, mind a *MA-LÉV* közvetlenül repülte a Budapest–Moszkva viszonylatot, ezáltal az addig közbeeső Lvov és Kijev repülőterekkel való közvetlen ferihegyi légi kapcsolat megszűnt.

Már a *Szputnyik-1*, az első műhold sikeres, 1957. októberi Föld körüli pályára állításával megkezdődött az államterület légi területének a felső, magassági határáról alkotott szabályok megfogalmazása, hiszen ezen eszközök akár súlyosan is sérthették más államok érdekeit, biztonságát. Azonban az állami felségjog felső határaára egységesen elfogadott érték majd még a későbbi évtizedekben sem születik. Általánosságban azonban a legtöbb ország a tengerszint felett 80–90 km magasságig terjeszti azt ki. A világűr maga, a nyílt tengerhez hasonlóan, földi állam területi felségjoga alatt nem áll.¹⁰³ A szovjet Jurij A. GAGARIN hadnagy 1961. április 12-én az első ember lett, aki a világűrben tartózkodását követően sikeresen visszatért a Földre. A 89 perces utazása során, a Föld felszínétől 175 és 302 kilométer közötti magasságban haladt.¹⁰⁴ Ezzel a „légi” utazás egy új iránya kezdődött meg, amely a világűrön keresztül történik.

¹⁰⁰ > RÉDEI

¹⁰¹ > *MALÉV* 1961. évi nyári menetrendfüzete. ; *KLM* 1962. évi nyári 2. menetrendfüzete. ; *TABSO* 1962. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁰² > [Szerkesztőségi közlemény: 1962.03.01.]

¹⁰³ > BOKORNÉ SZEGŐ: 191–192. p.

¹⁰⁴ > Szovjet ember járt először a világűrben.

GAGARIN hadnagyként indult útnak, de még repülése során őrnaggyá léptették elő.

Mivel GAGARIN a Szovjetunióból indult ki, és annak területére érkezett vissza,¹⁰⁵ ezért e repülés még nem volt „teljes értékű” államhatár-átlépés, mivel a világűrből, mint nemzetközi térségből a kiindulás szerinti országba érkezett vissza. Az egyre gyarapodó űrutazások történetében a következő kimagasló eseményre majd 1969. július 20-án került sor, amikor az *Apollo-11* két amerikai űrhajója sikeresen leszállt a Holdon, s Neil A. ARMSTRONG parancsnok első emberként lépett idegen égitest felszínére.¹⁰⁶ A Földön kívüli égitestek – a már ekkor több, mint két éve megkötött nemzetközi szerződés értelmében – egyik országhoz sem tartozhatnak,¹⁰⁷ ezért a holdbéli leszállások nem tekinthetők egyenértékűnek a más ország területére történő utazással. Azonban az űrutazások, ilyen leszállások révén, ekkortól Földön kívüli célállomásra is megvalósultak.

A „nyugati” légitársaságok által üzemeltetett járatokban – ahogy ismertetésre került – továbbra is folyamatosan történtek a változások. A holland *KLM* az 1963. nyári menetrendjében, ahogy addig szinte minden évben, ismét módosított a Magyarországot is érintő útvonalain. Ekkortól már nem érintette a szír, a libanoni vagy az iraki fővárost, azonban heti kettőre emelkedett a Kairóba teljesített járat száma, amelyből az egyiket a szudáni Khartúmig meghosszabbított. Ennek megfelelően Amsterdam–(Bécs)–Budapest–(Szófia)–Isztambul–Kairó, illetve Amsterdam–(Bécs)–Budapest–Athén–Kairó–Khartúm útvonalon heti egy–egy alkalommal repült irányonként.¹⁰⁸ A holland légitársaság a Budapesten keresztül észak-afrikai városokba továbbrepülő járatait 1964. tavaszán megszüntette, már csak a Délkelet-Európáig tartó járatának állomása lett. (Ennek oka nagy valószínűséggel a *MALEV* – alább ismertetett – kairói járatnyitása volt, amely következtében megszűnt *KLM* budapesti utasfelvétel lehetősége Athén és Kairó viszonylatába.) Ekkor, és a következő évben Amsterdam–(Bécs)–Budapest–(Szófia) heti kétszeri járatot, valamint 1964. április 6-tól, a nyári hónapokban Amsterdam–Düsseldorf–Budapest–Várna–Constanța járatot is teljesített, utóbbit *Douglas DC-7C* repülőgéppel (a Fekete-tenger parti városokat érintő járat a következő év nyarán már nem közlekedett). A *KLM* 1966. nyarán a magyar főváros felé közlekedő járatainak Budapest már a végállomása lett: heti egy–egy alkalommal repülte az Amsterdam–(Bécs)–Budapest, az Amsterdam–Düsseldorf–Budapest és az Amsterdam–(Prága)–Budapest viszonylatban, mindegyiket más repülőgép-típussal (*McDonnell Douglas DC-9*, illetve *Lockheed L-188 Electra*). Szintén 1966-ban, április 5-től – az előzőek részeként – e holland vállalat elsőként létesített **menetrend szerinti, átszállás nélküli összeköttetést a magyar főváros és New York között**. A heti egy napon, s csak az év nyár végéig fenntartott járat Budapest–(Bécs)–Amsterdam–New York–John F. Kennedy Nemzetközi Repülőtér útvonalon közlekedett, *Douglas DC-8* típussal; az Amerikai Egyesült Államokból visszafelé tartó repülőgép Bécs helyett Düsseldorfban szállt le.¹⁰⁹

¹⁰⁵ > Szovjet ember járt először a világűrben. ; Sikeresen földet ért az űrutas.

A könyvben ezt követően „légi” utazásként kerül említésre minden, világűrön keresztül lebonyolított közlekedés, annak ellenére, hogy ott légkör nem található.

¹⁰⁶ > Sikerként a nagy kísérettel.

¹⁰⁷ > 1967/41. tvr. 2. § II. Cikk.

¹⁰⁸ > *KLM* 1963. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁰⁹ > BOROS ; Közvetlen légijárat Budapest–New York között.

A *KLM* az 1966. évi budapest–new yorki útvonalán két járatszámot is alkalmazott. A Budapest–...–Amsterdam, illetve a Budapest–...–New York–JFK szakasz a KL-280-as számot viselte, míg az Amsterdam–New York–JFK között közlekedők részére ez KL-643-as volt. Az ellenkező irányokban ezek KL-279, illetve KL-642 jelzéssel bírtak. A közvetlen észak-amerikai összeköttetést a holland vállalat a kommunista országok közül egyedül Magyarország felé biztosította, még ha csak öt hónapon keresztül is.

> *KLM* 1966. évi 2. nyári menetrendfüzete.

A *KLM* korábbi, bécsi és düsseldorfi leszállású járatai 1967. tavaszától már szintén Prágán keresztül közlekedtek.¹¹⁰

Ahogy a *MALÉV* egyre gazdagabb útvonalhálózatot épített ki, úgy a tőkés országok légitársaságai is lassan átalakították / rövidítették a magyar fővárost érintő vonalait, és sorra szüntették meg a továbbrepüléseket a Közel-Kelet városai felé. Ennek részben oka volt a nagyobb hatótávolságú repülőgépek alkalmazása, és a budapesti viszonylat jobb kihasználtsága is. Az útvonalak alakulása azonban nemcsak Magyarországon tekintetében alakult ekképpen, hanem a Föld számos más országában is, ahogy a légitársaságok folyamatosan fejlődtek.

Egyes rendezvényhez kapcsolódóan a *MALÉV* különjáratokat is indított külföldre. Így, a keletnémet Lipcsében megrendezésre kerülő nemzetközi vásárra utazók kiszolgálása érdekében már 1963. márciusában, időszakosan üzemeltette a Budapest–Bécs–Lipce útvonalat.¹¹¹ Nemzetközi sportrendezvényekhez – olimpiához, labdarúgó mérkőzéshez – kötődően, továbbra is számos alkalmi járatot teljesített a magyar mellett több külföldi légitársaság is, elsősorban a sportolók és kísérőik szállítását végezve. Így például, az 1957. júliusi, Barcelonában megrendezésre kerülő vízilabda-mérkőzésre a belga *SABENA* légitársaság *DC-3*-as repülőgépe szállította a magyar válogatottat. Részben azért, mert Spanyolország és Magyarország között sem légitársasági egyezmény, sem diplomáciai kapcsolat nem volt akkor.¹¹²

A *MALÉV* újabb *Il-18*-as repülőgépeinek folyamatos érkezése lehetővé tette a járáshálózatának – és ezzel a budapesti légitársaság kapcsolatainak – további bővítését is. A finn-magyar légügyi egyezmény aláírásának eredményeként, 1962. év nyarától újabb északi város került a magyar légitársaság útvonalhálózatba. A június 3-án megindult Budapest–Berlin–Schönefeld–Koppenhága–Stockholm–Helsinki valamennyi leszállása – a jegyfoglalás függvényében – be- és kiszállásra is lehetőséget adott.¹¹³ A magyar légitársaság először 1963. július 25-től szeptember 12-ig teljesítette a Budapest–Bécs–München idényjáratát *Il-14*-essel hetente egyszer, majd 1964. május 2-től ismét megindította azt, s az előbbi útvonal mellett, szintén heti egy alkalommal a Budapest–München járatot is.¹¹⁴ A *MALÉV* első tengeren túli járata az 1963. szeptember 17-én megnyitott Budapest–Athén–Kairó útvonal lett, amelyet szintén *Il-18*-as repülőgéppel teljesített, kezdetben hetente egyszer, majd a következő évtől már kétszer.¹¹⁵ Ezzel a magyar légitársaság vállalat – a kommunista országok légitársaságainak útvonalhálózatát tekintve – megelőzte a román, bolgár és keletnémet tengerentúli menetrend szerinti járatnyitásokat, s a lengyel *LOT*-ot is kevesebb, mint fél évvel követte. Az *Austrian Airlines* 1964. áprilisától Bécs–Budapest(–Bukarest) járatot üzemeltetett heti két alkalommal, amelyet 1965. május 18-tól sugárhajtású *Caravelle* repülőgépekkel teljesített. Az osztrák társaság 1966. áprilisától Bécs–Budapest útvonalra rövidítette a magyarországi útvonalát, azonban immár heti három alkalommal, ismét *Vickers Viscount* légitár-

¹¹⁰ > *KLM* 1964. évi nyári menetrendfüzete. ; *KLM* 1965. évi nyári menetrendfüzete. ; *KLM* 1966. évi 2. nyári menetrendfüzete. ; LATHAM: 72., 76. p.

¹¹¹ > [Az alkalmi járat frögéppel jelzett borítékja és alkalmi postai bélyegzése alapján.]

¹¹² > [Szerkesztőségi közlemény: 1961.10.22.] ; [PETROVICS László, az *MTI* fotóriporterének fényképfelvétele alapján. Web: <https://archivum.mtva.hu/photobank/item/MTI-FOTO-MjRiRGphdWIHSVVCncjFkQTBMc2Rxdz09> ; azonosítószám: MTI-FOTO-797085, megtekintve 2019.07.09. 23:00-i állapot szerint.]

¹¹³ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 96. p. ; *MALÉV* 1963. évi 2. nyári menetrendfüzete. ; MÉSZÁROS – ZAINKÓ – ZSALUDEK: 10. p.

¹¹⁴ > *MALÉV* 1964. évi nyári menetrendfüzete. ; Nyári repülőjárat Budapest–Bécs–München között. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1964.05.04.]

¹¹⁵ > *MALÉV* 1964. évi nyári menetrendfüzete. ; MÉSZÁROS – ZAINKÓ – ZSALUDEK: 10. p.

művekkel repülte azt.¹¹⁶ Idővel a skandináv járatok magyar részről bővültek: 1965-ben már heti három Budapest–Berlin–Schönefeld–Koppenhága–Stockholm, míg a román vállalat helyett akkor már a bolgár légitársaság teljesített ilyen viszonylatot.¹¹⁷ Csehszlovákiába, a prágai járatok mellett a *MALÉV* csak az 1964. és 1965. év nyarán, hetente, irányonként három, majd két–két alkalommal, *Il-14*-es repülőgéppel üzemeltette a Budapest–Pozsony és Budapest–Kassa menetet, akkor a csehszlovák ČSA is heti kétszer teljesítette a Pozsony–Budapest útvonalat.¹¹⁸ Az 1960-as évek második felében a ČSA egyes Prága–Budapest útvonalát a sugárhajtóműves, 56 utas szállítására alkalmas *Tu-124*-es repülőgéppel teljesítette.

A lengyel *LOT* 1963. nyarán – az '50-es évek vége óta valamelyest átalakított menetrend és légi útvonalak hatására – heti kétszer Varsó–Budapest–Belgrád és heti egy–egy alkalommal Varsó–Budapest–Belgrád–Athén, Varsó–Budapest–Bukarest, Varsó–Budapest–Szófia és Varsó–Budapest útvonalat repült. Ellenkező irányban ezek mellé további egy Szófia–Budapest–Varsó járat társult. A magyar fővárost is érintő útvonalakat *Iljuszin Il-14*-es típussal teljesítette az athéni kivételével, amelyen *Vickers Viscount* repülőgépet üzemeltetett.¹¹⁹

Az 1963. év nyarán, a heti forgalomban egyre gyakoribb, nyaralók csoportjait külföldre szállító különjáratok miatt, a legforgalmasabb napokon már 140 nemzetközi érkező és induló repülőgépet szolgáltak ki FERIHEGYEN. Az egy óra alatt a legnagyobb forgalom 20 légi járat volt ugyanekkor, ugyanott.¹²⁰ Azonban a járatok egy jelentős részét akkor még *Il-14*-es repülőgépek teljesítették, amelyek „csak” 32–36 fős legnagyobb befogadóképességgel rendelkeztek, vagy az olyan járatról, amelynek FERIHEGY csak közbeeső megállója volt, nagyságrendileg ennél több utas nem szállt ki vagy be.

A magyar *Minisztertanács* az 1960-as években **újabb légügyi egyezményeket** kötött, lehetővé téve a magyar vállalatnak, hogy piaci igények alapján, vagy egyéb okból kifolyólag hosszabb távú légi járatok nyithasson. Irak és Magyarország 1960. márciusában írt alá légiközlekedési megállapodást, amely az 1961. január 14-ei hatályba lépésével lehetővé tette a két ország légitársasága által, a szerződő felek közötti légi forgalom menetrend szerinti megnyitását. (Erre először majd az iraki fél kerített sort 1976-ban, amit a *MALÉV* 1979-ben követett.) A magyar légitársaság közel-keleti járatbővítései érdekében 1962. októberében írt alá magyar küldöttség légiforgalmi egyezményt Szíriával. Ez 1963. május 22-én lett hatályos, s két év elteltével indult meg az első magyar járat, s nyolc évvel később az első, Budapestet érintő szír útvonal. Azonban végül kihasználatlan maradt az 1960-as években létrejött ghánai-magyar, etióp-magyar és indiai-magyar légiközlekedési megállapodás.¹²¹ Ciprus és Magyarország

¹¹⁶ > *Austrian Airlines* 1964. évi nyári menetrendfüzete. ; *Austrian Airlines* 1965. évi nyári menetrendfüzete. ; [Első járat alkalmi borítékja és bélyegzése, illetve első járat alkalmi postai bélyegzése alapján, borítékon.]

¹¹⁷ > *SAS* 1965. nyári menetrendfüzete.

¹¹⁸ > ČSA 1965. évi nyári menetrendfüzete. ; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 98. p. ; Nyári csúcsgforgalom a FERIHEGYEN.

¹¹⁹ > *LOT* 1963. nyári menetrendfüzete.

A *LOT* a Budapestet is érintő athéni járatait 1962. nyarán még hetente kettő alkalommal teljesítette.

¹²⁰ > NYERGES

¹²¹ > 1966/25. tvr. ; 1968/11. tvr.

Az indiai-magyar megállapodás a magyar félnek lehetővé tette, hogy meghatározott európai, közel-keleti és arab-félszigeti országokon keresztül (köztük a kerülőt jelentő Svájc és Lengyelország felé is!) Bombayben történő leszállással Délkelet-Ázsia és / vagy Jakarta érintésével vagy végállomásával, akár ausztrál vagy új-zélandi városba teljesítsen járatokat. A kijelölt indiai vállalatnak pedig lehetősége volt bármely indiai városból kiindulva arra, hogy meghatározott arab-félszigeti, közel-keleti és európai országokon, illetve Londonon keresztül az Amerikai Egyesült Államokba és / vagy Kanadába tartson fent útvonalat Budapest érintésével.

A ghánai-magyar, 1962. október 5-től hatályos egyezmény alapján Budapest–...–Accra viszonylaton nem indult meg egyik fél repülőgépe sem. Ugyanígy az etióp-magyar, 1966. július 8-án életbe lépő egyezmény által biztosított Buda-

1964. júniusában kötött ilyen együttműködést. A menetrend szerinti légi járatokra vonatkozó török-magyar légügyi egyezményt 1966. június 28-án kötötte meg a két fél. Ennek függeléke tiltotta a légi fényképezésre és felderítésre alkalmas berendezések fedélzeten szállítását és a másik fél hatóságait felhatalmazták, hogy „ésszerű késedelem nélkül át kutassák” a másik fél légijárműveit. Az aláírást a *MALÉV* 1967. április végi menetrend szerinti járatnyitása követte; az egyezmény 1968. május 20-ától lépett életbe.¹²² A Tunéziával 1968-ban kötött megállapodás szintén megadta a távolsági repülés lehetőségét is.¹²³ A következő másfél évtizedben a magyar állami vezetés újabb légi-forgalmi megállapodásokat kötött, amelyek elviekben lehetővé tették volna a *MALÉV* részére a távolabbi célpontok és Ferihegy között a menetrend szerinti légi közlekedést.

A magyar légitársaság a kiöregedett és elavulttá váló *Li-2*-es repülőgépeit az 1960-as évek legelejére már mellőzte a nemzetközi utasforgalmából, majd 1963. legvégén a belföldi közlekedésből is kivonta. Addig azonban még a belföldi és esetenként a külföldi **légi teherszállítások** teljesítésére számos alkalommal igénybe vették az akár 2,6 tonna hasznos teherrel is üzemeltethető légijárműveket. A *MALÉV* áruszállításra átalakított repülőgépei már 1959-ben is jelentős szállítási teljesítményt ért el; 1960. első felében 19 különjárat révén 50 tonna epret szállítottak Kelet-Berlinbe, Stockholmra és Helsinkibe. Ugyanebben az időben, 1960. május 5-től hetente 16, összesen 40 úttal a Német Demokratikus Köztársaság több nagyvárosába (Berlinbe, Drezdába és Eisenachba) és Prágába fuvaroztak elsősorban karalábét és salátát Szeged térségéből.¹²⁴ A *MALÉV Il-18*-asai a kezdeti időtől fogva – eleinte ritkábban, majd később egyre gyakrabban – csak légi teherszállítás céljára is igénybe voltak véve. Már 1961. folyamán Londonból Budapestre élő tenyész-szarvasmarhákat és -sertéseket szállítottak e típus fedélzetén, szerződés szerinti különjárat révén.¹²⁵

A *MALÉV* 1964. április 3-án nyitotta meg a Budapest–Milánó járatát, amit heti egy alkalommal *Il-18*-as repülőgéppel teljesítet. Újabb útvonal 1965. április 21-én került a magyar főváros hálózatába: a magyar légitársaság Budapest–Athén–Nicosia–Damaszkusz menete révén.¹²⁶ A svájci *Swissair* légitársaság vállalat 1965. május 28-án nyitotta meg *Caravelle* típusú repülőgépével a heti egyszeri Zürich–Budapest járatát. E viszonylatot majd 1967. április 5-től heti kettőre növeltek, amely közül az egyiket Zürich–Budapest–Bukarest útvonalra bővítettek.¹²⁷ A belga *SABENA* a heti kettő kölni le-szállásos járata mellett már 1966. tavaszától további egy alkalommal teljesítette a Brüsszel–(Prága)–Budapest útvonalat is, valamennyit 1963. óta *Caravelle* sugárhajtású repülőgéppel.¹²⁸ A belga vállalat majd 1968-tól már csak a csehszlovák fővároson keresztül üzemeltette a heti két magyarországi járatát, a németországi Kölni már nem

pest....–Addis Abeba menetrend szerinti útvonalat sem indították meg. India és Magyarország képviselője által 1966. februárjában aláírt, majd már 1966. december 16-án életbe lépett légügyi egyezményt egyik fél részéről sem követte a két ország viszonylatában (a magyar fél részéről Budapest–...–Bombay útvonalú, míg a másik fél részéről bármely indiai városból a magyar fővárosba irányuló) menetrend szerinti járat nyitása, majd még a következő évtizedekben sem.

¹²² > 1968/28. tvr. ; 3346/1966. Korm. hat.

¹²³ A tunéziai-magyar kétoldalú légitársasági egyezményt 1969. február 19-től alkalmazták a felek. Ez lehetővé tette a magyar vállalatnak, hogy nem csak a két ország fővárosa között, hanem akár Magyarország–Bécs / Zürich / Róma–Tunisz–Casablanca–Dakar–Dél-Amerika útvonalon (illetve egyes települések érintése nélkül is) járatokat teljesítsen, továbbá annak bármely viszonylatába, Tuniszban utasokat vegyen fel vagy tegyen ki.

> 1969/13. tvr.

¹²⁴ > Repülőgép és gyorsteher szállítja a friss zöld árut Szegedről. ; Repülőgépen szállítanak epret Stockholmra, Helsinkibe és Berlinbe.

¹²⁵ > KOLOSZÁR

¹²⁶ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 313. p.

¹²⁷ > LATHAM: 77. p. ; *MALÉV* 1966. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete. ; [Első járat alkalmi borítékja, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzés alapján.]

¹²⁸ > *MALÉV* 1966. évi nyári menetrendfüzete.

érintette. Az Aeroflot 1966. június 3-án indította meg Kijev–Budapest útvonalát Tu-104-es repülőgéppel, szintén heti kétszer a MALÉV repült Budapest–Kijev útvonalat Il-18-as típussal.¹²⁹ A MALÉV 1966. nyarára a nyugat-németországi városokat érintő járatai útvonalát részben módosította, egyúttal sűrűbbé is tette. Ekkor már önálló járat lett a heti kettő Budapest–Frankfurt és a három Budapest–München is. Ugyanekkoról a heti kettő Budapest–Párizs-Le Bourget közvetlen MALÉV-járat mellett egy alkalommal, a svájci nagyvárosba irányuló két járat egyikét továbbrepülték Budapest–Zürich–Párizs-Le Bourget útvonalon. Az 1966. évben a magyar légitársaság újabb közel-keleti települést kapcsolt a menetrend szerinti hálózatába: június 2-ától heti rendszerességgel teljesítették a Budapest–Szófia–Bejrút útvonalat, szintén Il-18-as repülőgéppel. A következő évre a libanoni magyar viszonylatot Budapest–Nicosia–Bejrút járatá alakították, majd 1967. április 1-től, a heti kettő alkalomra sűrítet járatot már közbeeső leszállás nélkül repülték (1971-ben ismét volt szófiai leszállás).¹³⁰ Ugyanekkoról, Szíriába Budapest–Athén–Damaszkusz útvonalon közlekedtek a magyar Il-18-as repülőgépek.

A növekvő utasforgalom miatt a ferihegyi repülőtér utasforgalmi épülete ismét egyre szűkösebb lett az utasok számára. Az 1964. év nyarán a csúcsidezsaknak tekintendő órákban, óránként akár 500 főt is kiszolgáltak, illetve ellenőriztek indulás, érkezés, átszállás vagy átutazás során. Azonban, már az évben előfordult, hogy egy óra alatt ezer utas fordult meg a ferihegyi utasforgalmi épületben.¹³¹ Ebből következően, 1964. szeptembere és 1966. vége között **újabb átalakítások és bővítések** történtek, 17 millió forint összköltségű beruházás keretében. Ennek eredményeként a nemzetközi utasforgalom által igénybe vehető várótermek 1965. november 5-én ismételten növekedtek, egyes szolgáltatások korszerűbbek lettek. A déli épületszárny legtávolabbi, földszinti részében kialakításra került kormány-váróterem, valamint az épület határellenőrzésre szolgáló helyiségének munkálatai 1966. novemberében fejeződtek be. (Ebben az időszakban bővítették ki a forgalmi előteret is.) A forgalmi előtér felől, mind az északi, mind a déli homlokzat elé egy-egy földszintes, 580 m² alapterületű toldaléképületet emeltek, s ott a régi földszinti közfalakat elbontották.¹³² A poggyászfeladás körülményeit is korszerűsítették, illetve kényelmesebbé tették. Az utas poggyásztérben szállítandó csomagjait a jegykezelés során mérlegelték, majd azt a szükséges irányjelzéssel látták el, ezt követően egy szállítószalag az induló vámellenőrzés helyére továbbította azt. Onnét egy másik szalag továbbította a csomagosztályozóba, ahol járatok szerint csoportosították, rakodták kiskocsikra az egyes légi járművekhez kiviendő poggyászokat.¹³³ Az északi szárny földszintjén található nemzetközi induló / tranzit várócsarnok területe az 1965-ös bővítés hatására a kétszeresére növekedett. A kor ízlésének már ismét mindenben megfelelő teremben, az új részben alakították ki, az utasok útirányok szerinti csoportosulását elősegítő, öt, párnázott padokkal elválasztott „járatgyűjtő kisvárót”. Padlóhoz közel kezdődő hatalmas ablakokkal világossá, párnázott fotelekkel kényelmesebbé és növényekkel hangulatosabbá tett minden kisváró saját kijárat kapuval rendelkezett, amelyek az előtérre nyíltak; ezen át kísérték az adott járat utasait a

¹²⁹ > LATHAM: 76. p.; MALÉV 1966. évi nyári menetrendfüzete.

¹³⁰ > CSANÁDI – NAGYVÁRADY – WINKLER: 313. p.; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 100. p.; Libanoni anziksz.; MALÉV 1966. évi nyári menetrendfüzete.; MALÉV 1968. évi nyári menetrendfüzete.; [Első járat alkalmi borítékja, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzés alapján.]

¹³¹ > Nyári csúcsgforgalom a Ferihegyen.; RÉDEI

¹³² > *Ferihegyi pillanatok.*: 18. p.; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 99. p.; *Határőrség 1906-1945-2007.*: 40. p.; MOLDOVÁN: Napozzon a felhők felett.; [Korabeli fényképfelvétel alapján.]

¹³³ > RÉDEI

légijárművükhöz.¹³⁴ A ferihegyi utasforgalmi épület határterületén, az útlevél- és vámellenőrzés helyszínein, valamint az utasok várócsarnokában 1965-től működött zártláncú élőképes kamerafelügyelet, amely majd a határátkelőhely ügyeletén is látható volt.¹³⁵ Ugyanebben az időben készült el a korábbi kilátóterasz alatti terület beépítése is, amelyben számos, különböző rendeltetésű kisebb helyiséget alakítottak ki. (A vámmentes áruk boltjának kínálata sokáig szerény volt, és elsősorban luxustermékeket, ajándéktárgyakat, cigarettát és alkoholt kínált. Azonban az 1960-as években is számottevő gyarapodás következett be, s a vásárlást is szebb környezetben biztosították. Ezzel lehetővé tették az ebből származó valutabevételek jelentősebb növekedését.)¹³⁶ A repülőgépek egyre több utast szállíthattak, ebből eredően az utasforgalom növekedés nem járt azonos arányú járműforgalom-növekedéssel. Az egyetlen szilárd burkolatú ferihegyi leszállópálya az 1960-es évek végén is óránként összesen csak 25 le- vagy felszállási műveletet tudott kiszolgálni.¹³⁷ A korszak csúcsidőszakaiban ez már okozhatott összetettebb feladatot a forgalmi irányítás részére. Az egy repülőgéppel egyre több utas szállítása az utasforgalmi épület és a légijármű közötti utasközlékedés átalakítását is eredményezte. Míg korábban az utazók gyalogosan közelítették meg a repülőgépeket, addig az 1960-as évek közepétől ehhez már *Ikraus* autóbuszokat használtak, járatonként akár többet is. Ez a repülőgép-állóhelyek forgalmát elősegítette, és ott növelte a biztonságot is.¹³⁸ Az 1964. és 1966. között végzett bővítések ellenére, a várható forgalmi számítások alapján, már akkor igény mutatkozott egy új utasforgalmi épület és egy második leszállópálya középtávú időszakban történő megépítésére.¹³⁹ (Az átépítés során, 1967. márciusára új belföldi várótermet alakítottak ki az érkező és induló utasok részére. Ekkora a belföldi járat- és utasforgalom jelentősen csökkent. Budapestről már csak a debreceni járat üzemelt a téli hónapokban is, míg a megmaradt pécsi, illetve szombathely–zalaegerszegi útvonalakat „csak” kora tavasztól késő őszig teljesítette a *MALÉV*.¹⁴⁰)

¹³⁴ > RÉDEI ; [Korabeli fényképfelvételek alapján.]

¹³⁵ > BÉKÉS: Ferihegy, légiközpont. ; [NÉMETH Tibor c. r. ftzls. Adatközlése alapján.]

¹³⁶ > [Korabeli fényképfelvételek alapján.]

A ferihegyi repülőtérén 1965. októberében bevezetésre került a nemzetközi útvonalon közlekedő, Budapestről kiinduló utasokra vonatkozó repülőtér-használati díj. A 30 forintos díj megfizetése alól csak a 2 éven aluli gyermekek, az átszálló utasok, és a „szolgálati jeggyel” utazók mentesültek. Mellettük még, viszonyosság elvén mentesültek az induló átlamfők, miniszterek és diplomata útlevéllel rendelkező személyek is.

> 1/1965. KPM-PM. r.

Az induló várócsarnok új épületrészeinek teteje megnyitása által kétszeresére bővítették a nyilvános kilátóterasz alapterületét is, s a kültéri éttermi asztalok számát is jelentősen növelhették ott.

¹³⁷ > B/PB./4.-1970. itsz. ; RÉDEI

¹³⁸ > [Korabeli fényképfelvételek alapján.]

¹³⁹ > BÉKÉS: Ferihegy, légiközpont.

RÉDEI György, a *MALÉV Repülőterek Igazgatóságának* vezetője, a *Közlékedéstudományi Szemle* oldalain 1965-ben megjelent cikkben és annak képmellékleteiben közölte le a ferihegyi repülőtér hosszútávú fejlesztéséről készült akkori tervet. E szerint az alap gondolat egy második, párhuzamos, de délkelet (Üllő) irányában teljesen eltolt, 3.600 méter hosszú leszállópálya lett volna. A kettőt összekötő egyenes, nagyjából kelet–nyugati irányú gurulóút-pár között, közepén egy forgalmi előtér került volna kialakításra. Ennek kelet–nyugati középtengelyén, azonos távolságra (gyöngyfűzér-szerűen) „gyűjtőváró”-épületek álltak volna (összesen 16), amelyeket egy egyenes, hosszú, kétszintes utasfolyosó kötött volna össze. Ez utóbbit a forgalmi előtér déli részéhez emelt új utasforgalmi épülettel földalatti, mozgójárdás folyosó kötötte volna össze. A gyűjtőváró-épületek egyenként, azonos időben két repülőgép ki- és beszállítását végezhetők volna utashidak segítségével; a repülőgépek itt úgy parkoltak volna, hogy biztosítsák az utashidakhoz való mielőbbi csatlakozását és azoktól való elkötést. (E tervet, illetve elgondolás számos elemében, ide nem számítva az Európában végül alig alkalmazott gyűjtőváró-épület megoldást [amelyre példa a Genf-Cointrin légi kikötő], majd a Roissy mellett 1974-ben átadott új, Párizs-Charles de Gaulle repülőtér akkori utasforgalmi épület-együttése lett], az 1980-as évek első felében megvalósuló ferihegyi bővítésekkel közel azonos volt.)

> RÉDEI

¹⁴⁰ > Március 6-tól újra megindul...

A szocialista országok légi fuvarozóinak közös megállapodása alapján, a részt vevő államok állampolgárai egymás közötti viszonylatban, 1963. tavaszától a korábbi díjakhoz képest közel féláron utazhattak repülőgépeiken. (A Budapest–Moszkva útvonal az 1.300 forint körüli árhoz képest valamivel több mint 700 forintra mérséklődött, a Budapest–Berlin járatra már akár 350 Ft-ért is megválthatták a menetjegyet a korábbi 600 Ft helyett.)¹⁴¹ Nyolc szocialista ország illetékes 1965. október 27-én aláírta az úgynevezett Berliini Egyezményt, amely a korábbiaknál is szorosabbra fogta az légi járatok üzemeltetésének pénzügyi és kereskedelmi ügyeit.¹⁴²

A ferihegyi repülőtér a menetrend szerinti és állami, kormányzati repülések mellett az 1960-as évek elejétől alkalmanként nemzetközi rendezvényre érkező külföldi repülőgépek is igénybe vették, mint határátlépési pontot. Így történt ez egy 1962. július végén, a budaörsi repülőtéren megrendezett verseny alkalmával is. Akkor a külföldről légijárművükkel érkező résztvevők határforgalom-ellenőrzését Budapest központi repülőtérén, Ferihegyen hajtották végre, majd onnét repültek tovább az esemény helyszínére.¹⁴³

A *Budapest Légi FEP* állománytábláját 1960-ra egy polgári alkalmazottal, takarító(nő)vel töltötték fel, majd a következő évben – mindössze egy év erejéig – egy „E.T.I. rajzoló” beosztást is létesítettek. Az évtized legelső éveiben – akárcsak több *FEP* esetében is – a sorállományú beosztásokat hivatásosival váltották fel. Ezzel a *Budapest Légi FEP* állománya 1963-ra már csak hivatásos határőrökből állt. A *FEP* állománytáblája 1963. tavaszán 18 tiszti és 12 tiszthelyettesi feladatkört tartalmazott, valamint egy polgári alkalmazottét (takarító). A *FEP* parancsnoka és helyettese alárendeltségében (mindkettő főtiszt beosztás volt) már 6 főtiszt főútlevelkezelő, 8 tiszt útlevelkezelő, valamint 5 hivatásos tiszthelyettes útlevelkezelő és kutató, továbbá 1 főtiszt kutatócsoport-vezető, 1 tiszt kutatócsoport vezető-helyettes, a kettős feladatúak mellett további 3 tiszthelyettes kutató, valamint 1 tiszthelyettes repülőgépforgalom-nyilvántartó és 3 géptávírási tiszthelyettes beosztás került létesítésre.¹⁴⁴ Mint látható, teljes feltöltöttség mellett, az utasok okmányainak ellenőrzését a legforgalmasabb időszakokban elvileg – figyelembe véve a különböző okból eredő távolléteket is – akár 5–7 fő is véggezhet. Erre szükség is mutatkozott, mivel a ferihegyi repülőtér nemzetközi utasforgalma az 1957. évhez képest 1962-ben, azaz öt év alatt két és félszeresére nőtt. (A *BM Határőrség* 1962. novemberi országos összlétszáma 2.930 hivatásos tiszt és tiszthelyettes, valamint 12.947 sorállományú határőr, 186 irodai és 624 polgári alkalmazott volt.)¹⁴⁵ A határokon országosan (is) megnövekedett utasforgalom miatt, a határőrség feltöltetlen útlevelkezelő, kutató és géptávírási hivatásos állományú beosztási helyeinek feltöltése vált sürgetően szükségessé. Ennek érdekében a belügyminiszter-helyettes 1964. január közepén utasította a *BM Határőrség* és *BM Karhatalom* illetékeseit, hogy

¹⁴¹ > Olcsóbb lett a MALÉV-utazás.

¹⁴² > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 99. p.

¹⁴³ > BLAKE

¹⁴⁴ > 16-271/1960. ; 16-439/1961. ; 46/63.

A *Budapest Légi FEP* ezzel a 30 fős elvi létszámmal 1963-ban, már közel háromszor akkora volt, mint például a *Rajka FEP* (11 fő). A budapesti átkelőhely határőr alegysége valamivel nagyobb volt, mint *Lökösháza FEP*-é (26 fő), *Szentgotthárd FEP*-é (25 fő), *Záhony FEP*-é (24 fő) vagy *Biharkeresztes FEP*-é (24 fő). Az állománytábla összessége Ferihegyen közel azonos volt Szob *FEP*-ével (30 fő) és *Letenye FEP*-ével (31 fő).

Ugyanakkor a legkisebb forgalom-ellenőrző pont *Bánréve FEP* (5 fő; 1 főtiszt parancsnok alatt 4 tiszt útlevelkezelő), illetve *Kötegyán FEP* volt, (3 fővel: egy tiszt parancsnok és az alá rendelt két útlevelkezelő tiszt). A legnagyobb határforgalom-ellenőrző határőr alegység – az állománytábla szerint – *Komárom FEP* volt 92 fővel, illetve *Hegyeshalom FEP* 94 fővel. (Mindezek létszáma a polgári alkalmazottak nélkül kerültek összehasonlításra.)

> 46/63.

¹⁴⁵ > NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

a náluk állományban lévő, leszerelés előtt álló sorállományúak között 1964. február 5-ig (!) hajtsanak végre toborzást. A jelentkezők, majd felvettek részére kéthónapos tanfolyamot indítottak. Azok az útlevélteljesítők, akik majd kellő jártasságot szereztek a feladatuk ellátásában, s a „megfelelő iskola elvégzése, vagy tiszti vizsga sikeres letétele után tiszti rendfokozatot” szereztek.¹⁴⁶

A ferihegyi légi határforgalom ellenőrzése még az 1960-as évek első felében is egy közös teremben történt, az induló és érkező utasok csak egy szakaszon voltak szétválasztva.¹⁴⁷ Az útlevéltvizsgálat hatékonyabbá tétele érdekében, a ferihegyi FEP-et ez időben szerelték fel először ibolyántúli (uv-) sugárzást kibocsájtó asztali lámpával, mikroszkóppal és – okmánydokumentálás céljából – állványos fényképezőgéppel is. A hamisítások felfedezésének elősegítésére a Budapesti FEP részére az 1960-as években Sz-330 típusú okmányvizsgáló berendezést biztosítottak. Ferihegyen, az országban egyedüli határátkelőhelyként, az 1960-as évek elejétől kezdődően, több mint egy évtizeden keresztül, állomány-besorolástól függetlenül, polgári ruhában végezték valamennyi határőri szolgálati feladatot.¹⁴⁸ A határforgalmi adatgyűjtést és nyilvántartást egyszerűsítette a Központi Statisztikai Hivatal által összeállított állampolgársági táblázat alkalmazásának 1963. évi bevezetése.¹⁴⁹ A ferihegyi vámhivatal vámvizsgálatot végző állománya 1960-ban már egyenruhában végezték szolgálati feladatukat.¹⁵⁰

A Kelet-Berlinből Nyugat-Berlinbe átmenő, majd onnan vissza nem térő keletnémetek egyre nagyobb száma miatt (számos évben 200 ezer főnél is többen menekültek át) 1961. augusztus közepén megkezdtek a berlini fal felépítését, hogy elszigeteljék a nyugati szektorokat. Ezzel egy időben, 1961. augusztus 15-én a Német Demokratikus Köztársaság kormánya tájékoztatta a magyar hatóságokat, hogy új rendelkezéseik értelmében honosaik csak három meghatározott magyar-csehszlovák határátkelőhelyen, valamint a Budapesti Repülőtér esetében kizárólag a Budapest–(Prága)–Kelet-Berlin járatokon hagyhatták el Magyarországot hazautazás során. Ebből eredően a Budapest–(Bécs)–Kelet-Berlin útvonalra beszállni szándékozó keletnémet állampolgárok ilyen viszonylatra történő kiléptetését vagy beszállását meg kellett tagadni. Utóbbi útvonalon csak azon szolgálati és diplomata útlevéllal rendelkező keletnémetek utazhattak, akik útlevele területileg is érvényes volt Ausztriába vagy Európa egészére. Egyúttal felhívták a figyelmet, hogy honosaik csak azon államokba utazhatnak, amelyek területére az útleveleik érvényes volt. A jogellenes kiutazás (kísérlete) esetén a *Külgyminiszteriumot* is értesíteni kellett.¹⁵¹ Az említett intézkedés eredményes végrehajtása fokozott éberséget követelt meg a ferihegyi határőröktől.

¹⁴⁶ > 001/1964. BM-h. ut.

¹⁴⁷ > *Ferihegyi pillanatok.*: 18. p.; *Határőrség 1906-1945-2007.*: 40. p.

¹⁴⁸ > 007/1965. BM. ut.; BÉKÉS: *Határőrök civilben.*; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.] ; [LAJOS György, az MTI fotóriporterének fényképfelvétele alapján. Web: <https://archivum.mtv.hu/> azonosító szám: MTI-FOTO-F_1A19610703007, 2018.12.21. 22:00-i állapot szerint. (A világhálós oldal képleírása tévesen 1961. február 29-ei keltezéssel jelöli a fényképet; egyrészt a képen látható személyek öltözte ezt cáfolja, másrészt a leírás szerinti eseményre 1961. július 4-e és 8-a között került megrendezésre.)]

A repülőgéphez tolt lépcső alján az okmányok előzetes ellenőrzését, összegyűjtését 1961. júliusában továbbra is egyenruhában végezték a határőrök. Az 1962. év őszén csak az útlevélteljesítők és kutató-biztosítók viseltek polgári ruhát: zakót, megkülönböztető karszalaggal; az egyéb határőrségi feladatot ellátók még egyenruhát viseltek.

> LELOVICS – BALOGH

¹⁴⁹ Ez az akkori független államokat abc-rendben sorolta fel, a hontalanok és az ENSZ jelölésével együtt. A 130 számjegyes és a hozzájuk rendelt országok felsorolását a későbbi évtizedek során több alkalommal is bővítették, ahogy újabb közigazgatási területek nyerték el függetlenségüket, vagy váltak ki államszervezetből. (A táblázat szerinti állampolgárság-nyilvántartás a XXI. század első évtizedének végéig volt általánosan alkalmazásban a *Határőrségnél*.)

¹⁵⁰ > [Korabeli fényképfelvételek alapján.]

¹⁵¹ > KATONA Klára: *Konszolidáló Határőrség.* [A hivatkozott tanulmány 108. sz. jegyzete.]

Az 1962. július 1-jén életbe lépő **magyar büntető törvénykönyv** a jogellenes külföldre távozást büntető valamennyi korábbi jogszabályi rendelkezés helyett újat határozott meg. Ekkortól a tiltott határátlépést egyszerűbben és általánosabban határozták meg. Azaz e büntetést valósította meg az, aki országhatár engedély nélkül, vagy hatóság félrevezetésével szerzett úti okmánnyal, vagy meg nem engedett módon lépte át; e cselekményt fél és öt év közötti szabadságvesztéssel büntették. Minősített eset volt, ha azt fegyveresen vagy egyidejűleg három vagy több személy követte el. Mindezekre tett előkészületi cselekmény 2 évig terjedő börtönbüntetést vont maga után. Külön bekezdésben minősítették azt, amikor a tiltott határátlépés büntetett „légijármű jogellenes külföldre vitele útján” követték el (azaz ez csak Magyarországról kilépés során volt elkövethető); ez esetben a kirovandó büntetés 5-től 12 évig terjedő szabadságvesztés volt. Az erre irányuló előkészületi cselekmény végrehajtása fél évtől 5 évig terjedő börtönbüntetést vont maga után. Az új rendelkezés eltörölte a fegyveres vagy csoportos elkövetésért kiszabandó halálbüntetést, azonban a légijárművel történő tiltott határátlépésnek meghatározta a legkisebb kiszabható büntetési tételét és egyúttal a legsúlyosabbat a korábbinál hosszabb időben határozta meg. A tiltott határátlépést bármely módon elkövető személlyel szemben vagyonelkobzás mellékbüntetés is alkalmazható volt.¹⁵² A tiltott határátlépésről hitelt érdemlő tudomással rendelkező személy feljelentésének elmulasztását már nem büntették, ha az általa ismert cselekményt nem fegyveresen, legfeljebb két személy, de nem tényleges szolgálatot ellátó katona, s nem légijármű útján kívánták elkövetni, illetve akkor sem, ha az elkövető személy a hozzátartozója volt.¹⁵³ A tiltott határátlépéshez történő segítségnyújtás ekkor lett első alkalommal embercsempészként megnevezve, azonban ez akkor csak az esetben merítette azt ki, ha üzletszerűen követték el, illetve ha arra ajánlkoztak, „összebeszéltek”. Ennek büntetési tételét az 1957-es rendelkezéshez képest mérsékeltek: kettőtől nyolc évig terjedő szabadságvesztésben határozták meg, mellékbüntetésként ez esetben is alkalmazható volt a vagyonelkobzás.¹⁵⁴ E büntettről hitelt érdemlő tudomással rendelkező személy feljelentésének elmulasztását egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntették.¹⁵⁵ Büntetni rendelték a „hazatérés megtagadását” is. Ezt az a személy követte el, aki bár megengedett módon hagyta el Magyarországot, azonban a „hatósági felhívás ellenére” nem tért vissza, vagy „egyébként juttatja kifejezésre azt az elhatározását, hogy végleg külföldön marad”. E személyek büntetése fél évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, mellékbüntetésként akár a vagyonelkobzás volt.¹⁵⁶ A hazatérés megtagadása az említett formában még nem feltétlenül valósult meg akkor, ha a kiutazási engedélyben engedélyezett, vagy külképviseletnél meghosszabbított időtartamon belül nem tért vissza a külföldön tartózkodó magyar állampolgár. A majd 1972. január 1-jétől hatályos módosítás szerint, amennyiben a tiltott határátlépés indítéka, célja és az eset körülményei alapján a bűncselekmény kisebb súlyú volt, akkor az országhatár engedély nélküli, vagy hatóság félrevezetésével szerzett úti okmánnyal, vagy meg nem engedett módon történt átlépése legfeljebb egy évi szabadságvesztéssel volt büntetendő.¹⁵⁷

A budapesti repülőtér határforgalmának ellenőrzése során **felfedett közokirat-hamisítások** nagy részét, az 1960-as években már keletnémet állampolgárok követték el, akik fényképcsere és / vagy bélyegzőhamisítás módszerével meghamisított úti okmá-

¹⁵² > 1961/V. tv. 203. §

¹⁵³ > 1961/V. tv. 206. §

¹⁵⁴ > 1961/V. tv. 204. §

¹⁵⁵ > 1961/V. tv. 206. §

¹⁵⁶ > 1961/V. tv. 205. §

¹⁵⁷ > 1971/28. tvr.

nyokat, vagy más adataira szóló útlevelet használtak fel (személycsere). Azonban nem volt példa nélküli más szocialista ország állampolgárainak elfogása sem. A közokirat-hamisítást döntően kilépés során, a jobb élet reményében külföldre távozni szándékozók esetében tapasztalták. Egyes esetekben az okmánykiállító hatóság megtevesztésével szerzett úti okmányokkal elkövetett tiltott határátlépés kísérletét is sikerrel fedték fel a ferihegyi határőr útlevélkezelők. Néhány alkalommal az elkövetőkkel együtt utazó embercsempészeket is sikerült elfogni.¹⁵⁸ Azonban több esetben, a „nyugatra” szökeést a repülőtér is **megbúvással** kísérelték meg. Ezek közül egy tragikus eset is ismert Ferihegyen. Az 1960-as évek közepén, a *MALÉV* Budapest–Szófia járatát teljesítő *Il-18*-as repülőgép a felszálláshoz készült. Az Ecser felől, a repülőtér kerítésén át behatoló magyar férfi a felszállópálya végén álló légitánc futómű-gondolájába próbált meg felkapaszkodni, aki vélhetően összetévesztette az öt perccel korábban, Frankfurtba indult légitáncjával. A teljes fordulattal pörgő légszavak nyomása miatt – vélhetően – kissé előredőlt, azonban a tollakhoz a feje hozzáért, így azt szétroncsolta és a halálát okozta. (Az esetet a repülőgép felszállását követően észlelték, de a járat kényszerhelyzet nélkül elérte Szófiát.)¹⁵⁹ Egy másik esetben *Il-18*-as repülőgép pilótafülkéjének padlója alatt lévő szerelőnyílásban, egy magyar állampolgár sikeresen szökött a Német Szövetségi Köztársaságba, amelyben vélhetően a ferihegyi műszaki személyzet tagja(i) is segítségére volt(ak).¹⁶⁰ Az ezekhez hasonló elkövetési módok, kísérletek még a következő két évtizedben előfordultak Ferihegyen.

A vízumkötelezettség az egymással szövetséges és „baráti” kapcsolatban álló kommunista államok között egészen az 1950-es évek végéig fennállt. (Nyugat-Európa számos állama egymás viszonylatában már az 1950-es évek elejére ismét eltörölte a vízumkényszert a magánútlevéllel utazók részére is.¹⁶¹) Az enyhülések lassan indultak meg a kommunista kormányzat alatt álló országok között, s azok is kezdetben a hivatalos útlevelek birtokosait részesítette kedvezményben. Valamennyi európai szocialista ország diplomata vagy szolgálati útlevéllel rendelkező állampolgárai részére Magyarország 1955-től biztosított **vízummentességet**. Azonban ez 1956. novemberétől – az őszi magyarországi események hatásaként – felfüggesztésre került, s majd csak fokozatosan lépett ismét életbe a következő három év során.¹⁶² Már 1956. április 1-jétől lehetőség kínálkozott arra, hogy a személyi igazolvánnyal és az ahhoz kiutazási engedélyként szolgáló úgynevezett „útlevél-lappal” egyes kommunista országba magán célból utazzanak magyar állampolgárok. Azonban ezek csak az azon meghatározott ország(ok) területére, és csak egyszeri utazásra voltak érvényesek. Továbbá a vízummentességi megállapodások életbe lépéséig még az átutazás során érintett állam, illetve a célország vízumát is be kellett szerezni rájuk. Az útlevél-lappal történő utazások majd

¹⁵⁸ > Cyrylek ha találkoznak... ; IPACS: 21. p. ; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

¹⁵⁹ > SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989.*: 442–443. p.

¹⁶⁰ > BORS: Történetek a FEP-es időkben.

¹⁶¹ Ugyanekkor az osztrák állampolgárok magánútlevéllel Olaszországba 1949-től utazhattak vízummentesen, Hollandiába az 1950-es évek elejétől, a Német Szövetségi Köztársaságba pedig 1953-tól, utóbbi országba szintén 1953-tól láttaozás nélkül utazhattak be a belga állampolgárok is. Az Egyesült Királyság már 1950-ben vízummentes beutazást biztosított Belgium, Franciaország, Norvégia, Svájc és Svédország honosainak is.

¹⁶² Mindeközben Dánia, Norvégia, Svéd- és Finnország állampolgárai 1954. július 1-jétől a szerződő felek viszonylatában mentesültek az útlevél-kötelezettség, illetve huzamosabb tartózkodás esetén a tartózkodási engedély kiváltása alól (Északi Útlevélunió; ehhez Izland 1955. decemberében csatlakozott). Az említett államok közötti („belső”) határokon 1958-ban megszüntették a határforgalom-ellenőrzést (ezen egyezményhez Izland majd 1965-ben csatlakozott). Azonban a külföldieknek – amennyiben az szükséges volt – rendelkezniük kellett a meglátogatott, vagy átutazás során igénybe vett valamennyi északi ország vízumával (azaz vízumunióra nem került sor egészen 2000-ig).

Belgium, Hollandia és Luxemburg közös („belső”) határain 1960. nyarán szüntették meg a határforgalom-ellenőrzést, s bevezették a szerződő felek mindegyikének területére is érvényes vízumot, amely az említett országok valamelyikének külképviseletén lehetett megigényelni.

az 1960-as évek elejétől váltak gyakorivá.¹⁶³ A magánútlevéllel utazók részére elsőként a bolgár-magyar egyezmény biztosított mentességet, amelyet 1958. október 1-jétől alkalmazott a két fél. Teljes – azaz valamennyi úti okmányra és valamennyi utazási célra – vízummentességet a csehszlovák-magyar megállapodás 1960. szeptember 1-től nyújtott, a lengyelek részére ez 1964. tavaszától vált lehetővé. Ezeket fél évtizeden belül követte a jugoszláv, a keletnémet és a román állammal kötött, teljes vízummentességet biztosító kétoldalú egyezmények életbe lépése.¹⁶⁴ A vízum alóli felmentés általánosan véve lerövidítette az útlevél-ellenőrzés idejét, mivel a légi utasforgalomban is nagy számban voltak jelen a kommunista államok polgárai. Az Európán kívüli szocialista országok esetében a mentesség az 1960-as évek végétől lassabban valósult meg, eleinte általában diplomata és szolgálati útlevéllel rendelkezők részére, majd idővel, és csak egyes állampolgárok esetében a magánútlevéllel utazók részére is.

A ferihegyi határátkelőhelyen 1960-tól működött a *Külügyminisztérium konzuli kirendeltsége*, amely rendkívüli esetben, a minisztérium vagy a *BM KEOKH* engedélyével beutazási engedélyt, vízumot adhatott ki az anélkül érkezett külföldieknek. E repülőtéri hivatal vezetőjének távollétében a *FEP* ügyeletes tisztje 1962-től volt felhatalmazva ezen engedélyek intézésére, az engedély kiadására.¹⁶⁵ Ezt a rendszert átszervezve, 1964. október 1-jén a forgalmasabb, kiemelt határforgalom-ellenőrző pontokra a *KEOKH* vízumkiadó „határkirendeltség”-eket állított fel, így Ferihegyen is. Így amennyiben külföldi előzetesen beszerezett láttamozás nélkül érkezett a magyar határra, akkor – ha nem tartozott azon csoportokba, akik részére ezt nem tették lehetővé – felvehette azt, a megfelelő eljárás során.¹⁶⁶ A *KEOKH* határkirendeltség munkatársai szükség esetén, a *FEP* parancsnokának engedélyével használhatták az átkelőhely híradó készülékei mellett az okmányvizsgáló berendezéseit és a képalkotó eszközeit is.¹⁶⁷ A vízumkiadási lehetőséget kihasználva, a *MALÉV* a menetrendjében már úgy hirdette a repülőtéri vízumfelvételi lehetőséget, hogy nincs szükség a magyarországi utazáshoz előzetes igénylésre, mindössze kettő fénykép kell.¹⁶⁸ A vízumkérő-lapot a repülőtéren – akárcsak máshol – két példányban, a fényképekkel együtt kellett benyújtani, és a vízumdíjat a helyszínen, a megfelelő módon kellett megtéríteni. A vízumkönnyítések következtében szükségessé vált a légi határforgalomhoz kapcsolódó operatív munkák összehangolása és újra szabályozása is. Az e célból, 1965-ben kiadott belügyminiszteri utasítás alapján a *Belügyminisztérium III/II. Csoportfőnöksége* a *KEOKH* egyik tisztje révén, a *BM Határőrség Budapesti FEP*-jétől átvette a repülőtéren a „legális csatornákön történő ellenséges behatolás” felderítését és elhárítását. Ennek oka részben az volt, hogy a vízumpolitika enyhülésével megnövekedett a külföldiek turizmus és látogató célú beutazása. Így, – a magyar vélekedés szerint – ennek látszatát keltve megnö-

¹⁶³ > BENCSIK – NAGY: 25–26. 63–65. p.

¹⁶⁴ A jugoszláv honosok magánútlevéllel magán célból vízummentesen – a kölcsönösség elvén – 1966. februárjától utazhattak Magyarországra, míg a mongolok ugyanígy 1967. májusától, a románok 1968. február 24-től léphettek be. A Német Demokratikus Köztársaság állampolgárainak magánútlevéllel történő magyarországi hivatalos utazásaihoz 1960. tavaszától, majd bizonyos magánutazásaikhoz már 1963. ősztől nem kellett vízumot beszerezniük. A teljes mentességet – azaz akár az egyénileg, meghívólevél nélkül utazók részére is – a magyar kormány 1969. októberétől biztosította részükre, kétoldalú egyezmény alapján és a viszonyosság elvén. A csoportos utazások során, több kommunista állam polgárai részére, valamivel a magánútlevelekre biztosított kedvezmény előtt már lehetőség volt a láttamozás nélküli magyarországi beutazásra. Azonban – a politikai kapcsolatok változásának eredményeként – albán állampolgárok valamennyi útlevéltípusa 1961-től ismét vízumkötelezetté vált.

> 1966/4. tvr. ; 1968/7. tvr. ; 1968/17 tvr. ; 1969/31. tvr. ; BENCSIK – NAGY: 54., 56–57., 107–109. p.

¹⁶⁵ > BENCSIK – NAGY: 106. p.

¹⁶⁶ > 0038/1964. BM. pcs. ; NAGY József: A magyar határőrizet változásai 1958–1990.

¹⁶⁷ > *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 80. p.

¹⁶⁸ > *MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete.

vekedhetett az „ellenséges” hírszerzők – akár csoportok tagjaiként – beutazása, belépési kísérlete a határátkelőhelyeken.¹⁶⁹ (A *KEOKH* tiszt a repülőtéren beadott vízumkérelmek esetében, a személyek beutazásának és a nyilatkozott tartózkodásuknak körülményeiről kellő rálátással rendelkezett. A többi esetben a határőröktől kapott tájékoztatások alapján tett intézkedéseket.) A határátkelőhelyeken a vízumkiadói jogkör 1970. január 1-én a *BM KEOKH*-tól a *BM Határőrség*hez került át, így Ferihegyen is.¹⁷⁰

A budapesti repülőtéren **átszálló (légi járatot váltó) utasok ellenőrzését** bár „felügyeletnek” nevezték meg, lényegében továbbra is azonos volt a határforgalom-ellenőrzéssel, az említett személyek úti okmányát évtizedeken keresztül továbbra is ellenőrizték. Az új magyar vízumrendszer bevezetésével, 1964. októberétől az átszálló légi utasok a magyar átutazó vízum vagy más engedély kötelezettsége alól már mentesültek, s a repülőtér „tranzit” területén külön engedély nélkül tartózkodhattak. A gyakorlatban az átszálló személyt, mikor jelezte, hogy Ferihegyen járatot kell váltania, a belépő határterületen beléptető ellenőrzés alá vonták. Azonban, ezután földi utaskísérők egyből a kiléptető fulkékhez kísérték a személyt, ahol kiléptették őt, és következő járatának indulásáig a tranzitváróban kellett tartózkodnia. Azonban az országba történő esetleges („valódi”) beléptetésükhöz, például az induló járat jelentős késésekor városi szállodában történő elhelyezés esetén, érvényes úti okmányon kívül, egyezmény híján belépési engedélyre is szükség volt.¹⁷¹ Az új szabályokkal, lehetőséggel élve a *MALÉV* már 1964-ben úgy hirdette útjait, hogy lehetőség van a csatlakozásig (előzetesen beszerzett) vízum nélküli budapesti városnézésre is.¹⁷² Természetesen az ilyen utasok részére a repülőtéren különleges, rövid idejű, úgynevezett „városnézési engedély”-t adtak ki.¹⁷³ Kétségtelen, hogy ez a turizmus céljából utazók részére vonzó megoldást jelentett, hiszen lehetőséget adott – különösebb előkészület nélkül – a magyar főváros rövid megtekintésére, s mindez egyúttal növelte a ferihegyi repülőtér és a *MALÉV* átszálló utasforgalmát is. A járatot váltó utasok tartózkodására, elhelyezésére szolgáló szálló igénybevételének feltételeit és szabályait a *BM KEOKH* vezetője, az érintett hatóságok egyetértésével határozta meg. E helyiségek ellenőrzését a *Budapesti FEP* látta el, együttműködve a *KEOKH* repülőtéri határkirendeltségével. A *KEOKH* előbbieken említett jogköre 1970. első napján a *Budapesti FEP*-hez került át.¹⁷⁴ A korabeli meghatározás szerint, az „átszállás nélkül utazó tranzit utasok”, azaz a Budapesten csak közbeeső leszállást teljesítő járat továbbutazó utasainak úti okmányait 1964-től a határőröknek már csak külön utasítás esetén kellett ellenőrizniük.¹⁷⁵ Az ilyen **átutazó személyeket** („tranzit utasokat”) majd még az 1970-es évek folyamán is a repülőgéptől egyből az induló tranzit váróteremhez kísérték. Ők már a repülőgép lépcsőjénél, vagy az épületbe történő belépésükkor úgynevezett „tranzit kártyát” kaptak. Ennek birtokában igazolták, hogy miért mentesültek a kiléptető vagy átszálló ellenőrzés alól. A továbbinduló járat beszállításakor az indító szolgálatot ellátó határőr visszavette a tranzit

¹⁶⁹ > 007/1965. BM. ut.

¹⁷⁰ > 011/1969. BM. pcs.

Ebből eredően a *Budapesti FEP* 1972-ben 32.877 vízumot adott ki Ferihegyen, majd lassan növekedő szám mellett 1979-ben elérte a 40.520, 1984-ben a 52.014 esetszámot, majd a fokozatos forgalomnövekedés hatásaként 1989-ben már 91.864 beutazási engedély került kiadásra a repülőtéren. Az 1990-es vízummentességi megállapodások eredményeként, azonban akkortól igen jelentősen csökkent e szám.

[BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

¹⁷¹ > 0038/1964. BM. pcs. ; 01/1967. BM. ut. ; *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 21. p. ; [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

¹⁷² > *MALÉV* 1964. évi nyári menetrendfüzete.: 7. p.

¹⁷³ > 01/1967. BM. ut.

¹⁷⁴ > 01/1967. BM. ut. ; 011/1969. BM. pcs.

¹⁷⁵ > *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 63. p.

kártyákat, amely darabszámát összevetették az adott járat esetében, korábban kiosztottal. Amennyiben egy tanzit utas (akik nem estek át kiléptető ellenőrzésen) valamilyen oknál fogva nem tudta átadni e kártyát, akkor a személy nem szállhatott be a repülőgépbe, és a kártyát fel kellett kutatnia. Ez esetenként kisebb, de akár jelentősebb járatkésést is eredményezett.¹⁷⁶

A határon átlépő magyar állampolgárok úti okmánya érvényességének vizsgálata mindvégig kiterjedt arra is, hogy az utazás abba az országba történt-e, amelybe azt a területi érvényesség lehetővé tette. Külföldiek esetében az 1960-as évektől lehetőség volt az időbeni, vagy Magyarországra területi érvényességgel nem rendelkező útlevéllel történő átléptetésre is, amennyiben az illetékes magyar vízumhatóság abba vízumot adott ki, és annak érvényessége még fennállt. A határforgalom-ellenőrzés az 1950-es évek óta kiterjedt – a korábbi feladatok mellett – a kábítószeres, az állami érdekekkel ellentétes iratok és sajtótermékek felderítésére is. Mivel ezek elsősorban az úti holmokban voltak szállítva, ezért az ellenőrzése a határvámhivatal munkatársainak feladata volt.¹⁷⁷

A kiléptető határforgalom-ellenőrzés része volt, hogy a kilépő utasok poggyászait meg kellett vizsgálni abból a szempontból, hogy kíván-e a személy levelet, hivatalos vagy titkos iratot külföldre szállítani. E tevékenységet 1960. februárjától már a vámellenőrzés keretén belül végezték valamennyi magyar határátkelőhelyen.¹⁷⁸

A Vámőrség Országos Parancsnokságának megszüntetésével egy időben, 1963. február 1-jén felállították a KkM Vámfőigazgatóságot. E hatóságot – bő egy évtized elteltével – 1964. augusztus 25-én ismét a Pénzügyminisztérium irányítása alá helyezték. Ezt követően összevonták a Országos Pénzügyőr Parancsnoksággal, s ezzel létrehozták a Pénzügy- és Vámőrséget (PV), illetve annak központi szervét, az Országos Pénzügy- és Vámőri Parancsnokságot (OPVP). A pénzügyminiszter a szervezet feletti főfelügyeletet látta el, azonban a külkereskedelmi miniszter az „áruforgalommal kapcsolatos vámügyek”-ben továbbra is szakfelügyeletet látott el. A vámszervek ezzel kettős alárendeltségbe kerültek, mivel meghatározott rendelkezések végrehajtásában a külkereskedelmi miniszter utasításait is végre kellett hajtaniuk. A vámtarifát és árumagyarázatot, valamint az áruforgalomhoz kapcsolódó vámügyi rendeleteket az említett két miniszter közösen adta ki. Egyéb vámügyi rendeleteket a pénzügyminiszter alkotta a külkereskedelmi miniszter egyetértése mellett. Egyes áruk vámkezelése a pénzügy-, míg mások a külkereskedelmi miniszter engedélyéhez volt kötve. Az OPVP megyei és fővárosi Pénzügy- és Vámőri Parancsnokságokra tagozódott, amelyek alárendeltségében működtek a vámhivatalok. A rendvédelmi szervet 1966. március 1-jén ismételtén átszervezték, s egyúttal nevét Vám- és Pénzügyőrség (VP) névre változtatták, amelynek irányítását a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága (VPOP) hajtotta végre, mint a VP egyedüli felsőfokú szerve.¹⁷⁹ A VP határ-vámhivatalaiban szolgálatot ellátó állományának megnevezése „pénzügyőr” volt ezután mindvégig, igaz feladatuk mindig is döntően a vámellenőrzés, a csempészség megakadályozása volt.

Ferihegyen az 1960-as években, az enyhülő útlevélszabályok, az idegenforgalom elősegítését célzó intézkedések és az egyre szélesebb kör számára elérhető légi utazás évről évre növelte az utasforgalmat. Ezzel együtt már a budapesti repülőtéren is növekvő számban került felderítésre **be- vagy kifelé irányuló csempészési kísérlet**. Saját használatú arany ékszerek 25 gramm súly felett kiutazás esetén is bejelentés-kötelesek

¹⁷⁶ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

¹⁷⁷ > *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 10–12. p.

¹⁷⁸ > KATONA

¹⁷⁹ > 1964/20. tvr. ; 9/1966. Korm. r. ; KOVÁCSICS: 226., 228–229. p. ; PRUKNER: 71–72. p. ; SZÉP

voltak; azonban ritkán, de előfordult, hogy nem szándékosan, ennek a szabálynak ismerete hiányában, vagy pusztán feledékenységéből a nyomtatvány hiányos kitöltése miatt akadt kellemetlensége az utazónak. Ellenben aranytárgyak és aranypénzek szándékos csempészetére is alkalmanként sor került.¹⁸⁰ Egyre gyakrabban fordult elő, hogy a szigorú devizaszabályokat kisebb-nagyobb mértékben megsértette némely légi utas, ezen belül is gyakorta a külön engedély nélkül kivihető valuta többszörösét igyekeztek külföldre kivinni, vagy bejelentés nélkül behozni külföldi vagy magyar fizetőeszközt.¹⁸¹ A korszakban készpénznek az egyik legnagyobb értékű és mennyiségű becsempészésének sikeres kísérlete 1964-ben történt. Akkor egy évekig Svájcban élő, magyar üzletkötő nő, kabátjának zsebeiben 92 ezer svájci frankot (!) csempésztett be Ferihegyen. (Az esetre egy későbbi bűncselekmény során derült fény.)¹⁸² Készpénznek kicsempészési kísérletei között volt arra is példa, hogy abban az utazó búcsúztatása céljából a repülőtérén tartózkodó személy is közreműködött.¹⁸³ A fizetőeszközök tiltott, eltitkolt módon történő behozatala és kivitele mellett egyre gyakoribb volt az árucsempészség is Ferihegyen, s egyes esetekben az érték is egyre jelentősebb volt.¹⁸⁴ A csempészéseket általában magánszemélyek követték el. Azonban Ferihegyen némely magyar sportoló, vagy azok csoportjának kíséretéhez tartozók – visszaélve az irányukba megmutatkozó ismertséggel, elismeréssel és a külföldre utazás korlátozott kör részére elérhető lehetőségével – az 1950-es évek végétől alkalmanként megkísérelték a vám-szabályok megkerülését. Ez kiterjedt a személyes használatra szolgáló mennyiséget meghaladó darabszámú áru, vagy vámköteles, illetve tiltott termékek Magyarországra

¹⁸⁰ > BALLA: Forint, dollár, arany, ezüst a gépkocsiban. ; K. G.

Egy esetben, 1963. első felében egy nő prémgallért, és ruhájába rejtve 24 darab Napóleon-kori 20 frankos aranyérmét (amely közel 15 dkg-ot nyomott) kívánt külföldre csempészni. Az 1960-as években is, a saját tulajdonú régi családi levelezések csak a *Magyar Nemzeti Bank* előzetes engedélye mellett voltak külföldre vihetők, ebből eredően is akadt szabálysértési eljárás Ferihegyen.

¹⁸¹ > BALLA: A kapzsiság ára. ; BALLA: Sikertelenül próbálkoztak... ; „Elutazta” a becsületét. ; – PÉDE – ; PETHES – URBÁN ; SÁRDI

A korszakban csak meghatározott kis címletű magyar bankjegyek voltak külföldre vihetők, illetve ezért onnan behozhatók is.

¹⁸² > TAKÁCS: Bíróság előtt a milliomos devizacsáló, ...

A svájci frank korabeli címletei közül a legnagyobb az 1.000 frankos volt. Annak rendkívül nagy értéke miatt valószínűsíthető, hogy legfeljebb 500 frankos címlet volt az érintett bankjegyek nagy része; ezt feltételezve is legalább összesen 184 bankjegy elrejtését jelentette a zsebekben. A 92 ezer svájci frank az akkori hivatalos árfolyamon 245.180 magyar forintot tett ki; azonban a valutaínség miatt akkoriban is „virágzó” fekete piacon még akár 920 ezer forintot is adtak volna érte. A pénzösszeg egy svájci szakmunkás 70 havi bérét tette ki, a segédmunkásoknak pedig 100 hónapot kellett dolgozniuk érte. (A 92 ezer svájci frankért Svájcban azokban az években például megközelítőleg 6.600 kg marhahúst, vagy 8.400 kg sertéshúst, vagy 61.300 kg kenyeret, vagy 103.370 liter tejet lehetett vásárolni. Magyarországon azonos összegből, a hivatalos árfolyamon számolva is, ezeknél jelentősen nagyobb mennyiség volt kifizethető. [A 92 ezer akkori svájci frank magyarországi reálértéke 2018-ban meghaladta a 20 millió forintot.]

> [A számítások során felhasználásra került TÓTH Benedek: *Alpok és bankok. Népszabadság*, XXIII. évf. (1965) 157. sz. (július 6.) 6. p. és ROZSMANN István: Egy munkáscsalád költségvetése. *Népszava*, XCIII. évf. (1965) 274. sz. (november 20.) 3. p. írása.]

¹⁸³ Az 1960-as években még nem tiltották a kilátóteraszról a virágsokrok ledobását az induló utasnak. Azonban azokban az években került felfedésre, hogy a vámellenőrzést kijátszandó, a szálvirágok kötegébe volt, hogy nagyobb pénzösszeget rejtettek el. Így az első eseteket követően, bármilyen tárgynak utazó részére történő ledobását megtiltották Ferihegyen.

> PETHES – URBÁN

¹⁸⁴ Nemesfém ékszerek jelentős értékű kifelé történő csempészésére derítettek fényt 1969. őszén. Egy jogszerűen kivándorolni engedélyt nyert idős hölgy a saját tulajdonát képező, 74 ezer forint összértékre becsült, 16 darab, részben drágakövekkel kirakott arany ékszert kívánt a vámhatóság elől elrejtve, a szükséges engedély nélkül a ferihegyi repülőtérén keresztül az Amerikai Egyesült Államokba szállítani. Cselekményére a kiutazók vámellenőrzése során derült fény.

> BALLA: „Aranyos” ügyek.

Az 1960-as évek első harmadában a légi úton közlekedő alkalmi csempészek jelentős része nő volt. Az 1963. év májusa és szeptembere között eltelt mindössze öt hónap során 600 ezer forint értékben foglaltak le csempészni kívánt árut a ferihegyi vámhivatal munkatársai.

> K. G.

történő becsempészésére, vagy fizetőeszközöknek jogtalanul, a vámellenőrzés előtt rejtve történő külföldre vitelére. Az előbbi személyi körből, a svédországi labdarúgó világbajnokságra kiutazó magyar válogatott szűk kíséretéből került ki az a férfi, akinek 1958. május 25-én, a ferihegyi kiléptető vámellenőrzés során az egészségügyi táskája dupla feneke között nagy mennyiségű valutát találtak elrejtve. Ez volt Ferihegyen az első, nyilvánosságra került súlyosabb eset, hivatalos sportcélú utazó részéről.¹⁸⁵ Nyolc évvel később, 1966. augusztus legvégén a magyar vízilabda-válogatott két tagját érték tetten csempészés során, ez az eset abban a korban az egyik legnagyobb értékű árucsempészési kísérlet volt Ferihegyen. A hollandiai Európa-bajnokságról hazatérő csapat tagjainak poggyászában 96 ezer forint értékben 80 karórát, 18 táskarádiót és 4 arany ékszert kívántak becsempészni; azonban ebből csak 6 ezer forint *értéket* vallott magáénak a két férfi, s nem zárható ki, hogy a fennmaradó rész a csapat másik tagjáé, vagy kísérőjéé lehetett.¹⁸⁶

A vámőrség, a határőrség, valamint a rendőrség ferihegyi állománya mellett, **különböző egészségügyi hatóságok** munkatárai is jelen voltak a budapesti nemzetközi repülőtéren, és annak ellenőrzési rendszerében. A *Közegészségügyi és Járványügyi Állomás (KÖJÁL) Ferihegyi Repülőtéri Kirendeltségét* 1962. december 27-én hozták létre (ennek szervezetén belül, a későbbiekben felállították a Belgrád rakparti hajóügyeletet is), amely a *Budapest Fővárosi KÖJÁL* alárendeltségében működött.¹⁸⁷ Elvi létszáma a szükségek, igények szerint 1–3 orvos és 3–4 közegészségügyi ellenőr volt, az állomány vezetője állami közegészségügyi felügyelő beosztásban volt kinevezve. Alap esetben, az egyes járvány által érintett országban, lappangási időn belül tartózkodott utasokról, a ferihegyi határőr szerv tájékoztatta a repülőtéri KÖJÁL kirendeltséget. Amennyiben adott légi járat utasainak és személyzetének jelentősebb hányadát érintette egy járvány, akkor a közegészségügyi személyzet a repülőgép kiszállításkor és beléptető határellenőrzésénél is jelen volt. Az érkező utasoknak a KÖJÁL repülőtéri tisztviselőjének kétoldalas egészségügyi adatlapot kellett kitöltve leadniuk. Ez alapján, vagy egyéb esetben kérésre, a járványügyi orvos a szükséges előzetes egészségügyi ellenőrzéseket a repülőtéren elvégezte. A tengerentúli országokból beutazni, hazatérni szándékozótól általánosan elkérték az oltási könyvüket. Amennyiben az illető személy nem volt beoltva a kiindulási országban esetenként előforduló járványos, fertőzős megbetegedés elleni kötelező védőoltással, akkor azt Ferihegyen megtették. Szükség esetén a kiutazók részére egyes védőoltást a repülőtéren, beszállás előtt is be tudtak adni.¹⁸⁸ A súlyosan fertőző betegségnek közvetlenül kitett országokból, országrészekből (haza)érkező légi utasokat akár a budapesti *László Kórházban* – magyarországi lakosok esetében, esetenként otthon – eltöltendő, soknapos karanténra is kötelezték a járvány besorolásától, a megbetegedés lehetőségétől, vagy gyanújának mértékétől függően. Ugyanez volt a helyzet azokkal is, akik a kötelező védőoltás felvételét a ferihe-

¹⁸⁵ > Rendszeresen csempészett valutát.

Az 1950-es évek közepén, Magyarországon a külföldi hivatalos utazás során, külföldi fizetőeszközben kiadott napidíj fel nem használt részét hazaérkezést követően vissza kellett váltani forintra, azt nem lehetett megtakarítás céljából megőrizni.

Még 1957. június középső harmadában, a magyar labdarúgó-válogatott Norvégiában és Svédországban járt világbajnoki selejtező mérkőzést játszani. A Budapest-Ferihegyi Repülőtérre hazatérő sportolók némelyike (még az évtizedek múlva is tiltott) erotikus, pornográf sajtótermékeket kísérelt meg becsempészni, azonban tettükre fény derült a magyar vámvizsgálat során.

> VETŐ

¹⁸⁶ > Nincs gazdája a szatyornak.

¹⁸⁷ > 14/1962. EüM. ut.

¹⁸⁸ > BORS: Útlevelezésem lettem. ; Budapest egészségügyi helyzete. ; *Ferihegyi pillanatok.*: 16. p. ; K. Gy. ; PINTÉR: Ferihegy. ; VÁNDOR: Fehérköpenyesek a repülőtéren.

gyi repülőtéren megtagadták, ők saját költségükön 14 napos kórházi megfigyelésre voltak utasítva. A légijármű parancsnokának jelentési kötelezettsége volt a budapesti repülőtér felé, ha út közben lázas megbetegedést tapasztaltak valamelyik utasnál. Előfordulás esetén a leszállt repülőgép fedélzetén a karantén-szabályokat léptették életbe: a *KÖJÁL* munkatársain kívül más személy nem léphetett a fedélzetére a betegség elsőleges vizsgálatát megelőzően. (Leggyakrabban influenzás, vagy enyhébb megbetegedést azonosítottak.) A *KÖJÁL* repülőtéri személyzete ellenőrizte azon repülőgépek fertőtlenítését is, amely járvány sújtotta országból tért vissza Budapestre, vagy onnan érkező érintette a ferihegyi légi kikötőt.¹⁸⁹ Járványügyi helyzet miatt a magyar(országi) nemzetközi légi forgalom ideiglenes korlátozására vagy részleges felfüggesztésére csak számottevő, halálos áldozatokat követelő külföldi fertőzőes megbetegedések esetén került sor. Akkor is csak az esetben hoztak ilyen döntést, ha az érintett ország viszonylatában átszállás nélküli légi kapcsolat állt fent Budapesttel.¹⁹⁰ A *KÖJÁL* ferihegyi kirendeltségénél 1965-ben már összesen 9 orvos és közegészségügyi / járványügyi ellenőr dolgozott, fehér köpenyben, váltott műszakban a hét minden napján, 24 órás készenlétben.¹⁹¹ A *Fővárosi Állategészségügyi Állomás* ferihegyi állatorvosai, állategészségügyi tisztviselői végezték a külföldről Budapestre repülőgéppel érkező, vagy oda induló állatok vizsgálatát, esetleges megbetegedésük meghatározását.¹⁹² A *Földművelésügyi Minisztérium* alárendeltségében már az 1950-es évek második felében egy néhány fős növényvédelmi kirendeltség működött Ferihegyen. Feladata a nemzetközi forgalomban szállított zöldségek, gyümölcsök és élő növények ellenőrzése volt, a meghatározott térítési díjak felszámolása mellett. A mezőgazdasági mérnökök éjjel-nappal biztosították e szolgálat jelenlétét, akik havonta akár több száz esetben is végezték behozatalra vagy kivitelre szánt növények és terményeik vizsgálatát, a kereskedelmi és magánforgalomban egyaránt. A nemzetközi utasforgalom esetén a belépő vámvizsgálatnál voltak jelen, ahol a vámőröknek bemutatott külföldi, elsősorban meleg égövi terményeket ellenőrizték szemrevételezéssel és mintavétel alapján.¹⁹³

¹⁸⁹ > 14/1962. EüM. ut. ; Balett-zárlat? ; HALLAMA ; K. Gy.

Még 1965. előtt előfordult egy eset, amikor a holland *KLM* légitársaság Budapestet is érintő járatáról egy lázas utast jelentettek a repülőgép fedélzetéről. Mint a ferihegyi vizsgálatból kiderült, fertőző májgyulladásban betegedett meg a holland állampolgárságú személy. A beteget a *László Kórház*ba szállították további kezelésre, a repülőgép fedélzetén tartózkodó valamennyi személyt beoltották, a légijármű belső tereit fertőtlenítették. Mindezek az intézkedések mindössze egyórás késést eredményeztek a holland járatnak.

> K. Gy.

¹⁹⁰ A törökországi 1970. év őszi kolerajárvány miatt, október végére, a görög és a bolgár hatóságok ideiglenesen lezárták a Törökországgal közös szárazföldi határukat. Hamarosan a *MALEV* a légi járatait felfüggesztette Isztambulba, amelyet majd csak a kedvező járványügyi helyzet beálltát követően, 1970. november 25-től teljesített ismét.

> Repülővel Isztambulba.

A szlovákiai megyékben 1972. december első harmadában felbukkanó száj- és körömfájás megbetegedés miatt december 8-án a csehszlovák, majd a magyar illetékesek elrendelték az utazási tilalmat a két ország viszonylatában (kivéve a hazatérő csehszlovák állampolgárok átlépését, akik két kijelölt határátkelőhelyen léphettek ki Magyarországról). Ebből eredően, a Ferihegyről induló, menetrend szerint Prágán keresztül közlekedő *MALEV* repülőgép december 10-én nem szállt le a csehszlovák fővárosban. (A csehszlovák-magyar határszakasz köz- és vasúti átkelőhelyeinek forgalmát átmenetileg felfüggesztették, majd december 10-én a forgalmat jelentősen korlátozva lehetővé tették: csak hivatalos útlevelemmel rendelkezők részére biztosították az átlépést.) Ezen túlmenően, ehhez kapcsolódóan (!) utazási korlátozást vezettek be a december 11-ei Budapest–Varsó–Leningrád viszonylaton. Aznap a magyar és lengyel főváros között nem utazhattak magánútlevelemmel rendelkező magyar állampolgárok, azonban a hivatalos útlevelemmel rendelkezőkre ez nem vonatkozott.

> *MTI*: Közlemény a Csehszlovákiába történő utazásokról. ; *MTI*: Tájékoztató a csehszlovákiai utazási korlátozásokról.

¹⁹¹ > VÁNDOR: Fehérköpenyesek a repülőtéren.

¹⁹² Az 1967. év folyamán több mint 96.795 napocsibét, kutatóintézeteknek fuvarozott 436 majmot, továbbá 185 díszmadarat és 11 kutyát ellenőriztek a ferihegyi tisztiorvosok.

> Órangyaluk: az FÁÁ.

¹⁹³ > KÉRI ; VÁNDOR: Fehérköpenyesek a repülőtéren.

A ferihegyi repülőtér államhatáron be- és kilépő (nemzetközi) utasforgalma 1965-ben már 327.216 fő volt, amely az öt évvel korábbihoz képest 96 %-kal magasabb érték. Ebből a *MALEV* 149.663 utast szállított, azaz a teljes határforgalom 45,74 %-át (az öt évvel azelőttinek több mint kétszeresét). A keletnémet *Interflug*¹⁹⁴ 28.958 személlyel továbbra is a második legjelentősebb vállalat volt, de szállítási teljesítménye már csak 9,52 %-ot tett ki Ferihegyen, ezt a bolgár *TABSO* 25.309 fővel (8,32 %) követte. A „nyugati” vállalatok közül a belga *SABENA* szállította Budapestre, illetve Budapestről a legtöbb utast: 11.935 személyt (ez az összes forgalom 3,92 %-át tette ki). A 327.216 fő ferihegyi be- és kilépő utasforgalomból 170.718 személy (52,17 %) magyar állampolgár, 156.498 utas (47,83 %) pedig külföldi volt. Az ismertetett, magyar államhatárt átlépő légi utasok mellett további 64.596 fő „átmenő” utas volt, akik a kiindulási országból, Budapest érintésével és ugyanazzal a járatral egy harmadik ország felé folytatták útjukat. A legtöbb átmenő utast a csehszlovák *ČSA* (11.903) és a *Interflug* (9.778) szállította, míg a *MALEV* ilyen teljesítménye¹⁹⁵ 3.185 fő volt. A vámhatáron keresztül bonyolított teherforgalom 1965-ben már 7.098 tonnát tett ki. A magyar légitársaságot nem számítva, a tárgyalt évben 7.240 járat vette igénybe a magyar főváros repülőtérét.¹⁹⁶ A *MALEV* a menetrend szerinti nemzetközi légi forgalmából 1.222 járatot szocialista országok repülőtereire teljesített, amelyen 46.109 utas (éves átlagban 37–38 utas / járat) utazott. A tőkés országok városai felé közlekedő viszonylatokban¹⁹⁷ 1.932 menettel 80.618 személy (átlagosan 41–42 utas / járat) lepte át a ferihegyi határátkelőhelyet. A magyar vállalat teljes nemzetközi utasforgalmából menetrenden kívüli *MALEV*-járatral 22.936 utas repült.¹⁹⁸ A ferihegyi repülőtéren, 1965-ben Magyarország valamennyi határforgalmának már csak 5,4 %-a haladt keresztül. (Ennek a jelentősen csökkenő aránynak az oka – a légiközlekedés növekvő utas-számai ellenére – a korábbihoz képest kedvezőbb utazási lehetőségek, és az ebből eredő, 1964-től számottevően megnövekvő magyar-csehszlovák, majd 1965-től a magyar-jugoszláv viszonylatú, köz- és vasúti forgalom volt.)¹⁹⁹

{ Nemzetközi kitekintés.²⁰⁰ } Míg a magyarországi teljes nemzetközi (a járatot nem váltó átutazók nélküli) polgári légi forgalom – amely szinte kizárólagosan mege-

¹⁹⁴ A kelet-német és nyugatnémet légiközlekedési vállalatok közötti jogi vita lezárásaként 1963. szeptember 1-től csak a Német Szövetségi Köztársaságban bejegyzett és onnan működő társaság viselhette a *Deutsche Lufthansa* nevet. A kelet-német vállalat ez időben felszámolásra került; azonban a személyzetét, járműparkját, útvonalait és feladatait a már korábban is üzemelő *Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr G.m.b.H.*, rövidítve *Interflug* vette át.

¹⁹⁵ A *MALEV* ekkor még továbbra is üzemeltetett több olyan járatot, amelyeknek a budapesti repülőtér csak közbeeső állomása volt. Ilyen volt ezekben az években, csak egy irányban a Szófia–Budapest–Prága–Berlin–Schönefeld, a Bukarest–Budapest–Prága–Berlin–Schönefeld vagy mindkét irányban a Varsó–Budapest–Szófia és a Varsó–Budapest–Bukarest útvonal is.

¹⁹⁶ > ORBÁN ; *Statistikai Évkönyv, 1965.*: 187. p.

A ferihegyi magyar államhatáron átléptetett személyek állampolgársági megoszlása az itt tárgyalt évtől eltérőekben a következő volt: 1961-ben 140.535 magyar (73,7 %) és 50.058 külföldi (26,3 %) volt; 1963-ban előbbiek 126.273 főt (58,7 %), utóbbiak 88.916 főt (41,3 %) tettek ki. Majd 1967-ben 184.779 magyar (42,5 %) és 250.046 külföldi (57,5 %) személy, majd 1968-ban pedig 184.101 (38,2 %), illetve 297.956 fő (61,8 %) útlevelét ellenőrizték a *Budapesti FEP* ferihegyi határárai. Az állampolgársági megoszlási arány jelentősen megváltozott az 1960-as évek folyamán, a következő évtizedekben ilyen jelentős módosulás már nem volt tapasztalható.

¹⁹⁷ Ide értendő a szocialista ország városán keresztül továbbmenő, kapitalista város végállomással üzemeltetett járatokat is.

¹⁹⁸ > *Budapesti Statistikai Évkönyve, 1966.*: 237. p. [E forrásban közölt statisztikai adatok a *MALEV* menetrenden kívüli nemzetközi forgalmi adatait nem tartalmazzák.]

¹⁹⁹ > *Idegenforgalmi Évkönyv, 1965.*: 22. p. [A beutazó külföldi és a kiutazó magyar látogatók adatai alapján.] ; ORBÁN

²⁰⁰ Az 1964. évi adatok összehasonlításában Prága–Ruzyně repülőtérnek nemzetközi járataival összesen megközelítőleg 530 ezer utas lépte át a csehszlovák államhatárt. (Ez az azévi budapesti határforgalomnak, 272.540 főnek már nagyjából kétszerese volt.) Ezen felül továbbra is számottevő volt az átutazók forgalma.

gyezett a ferihegyi repülőtérével – 1965-ben 0,327 millió fő volt, addig a lakosságában közel öt és félszer nagyobb Egyesült Királyság azonos adata 11,49 millió utast mutatott.²⁰¹ (Az utasoknak a lakossággal viszonyított, nagyjából 6,5-szeres különbsége természetesen számos okból eredt; többek között ebben a két ország politikai és gazdasági súlya is jelentős befolyással bírt, s a lakosság anyagi helyzetén túl, a külföldre utazás lehetőségét is szemlélteti.)

Magyarország légtérében az 1965. évben 30.217 polgári repülőgép közlekedett, közel 4 ezer kivételével nemzetközi viszonylatban. Megközelítőleg 14 ezer légijármű átrepülés során vette igénybe a magyar légi folyosókat (útvonalakat), a többi Ferihegyre érkezett, vagy onnan indult. A magyar légtér (polgári) légi folyosóinak, és az azokhoz kapcsolódó, államhatár feletti be- és kilépő pontoknak (légi határkapuknak) a szélessége továbbra is 10 kilométerben volt meghatározva. (III./E sz. melléklet) Az országba történő berepülés előtt tíz perccel minden repülőgépnek a határkapuknál fekvő rádióállomás útján jelentkeznie, magát azonosítani kellett a távolkörzeti irányító központnak, amely ez máig fennálló kötelezettségük. A berepülési engedélyt nyert repülőgépek részére meghatározták, pontosították a követendő útvonalat és a repülési adatokat. Ugyanebben az évben, 1965-ben a ferihegyi légiforgalom közeli körzeti (50 km-es távolságon belüli) irányítását a *MALEV Légiforgalmi Főosztály*ába szervezték. Együttal az addigi brit *Plessey Decca-10* közeli körzeti lokátor felváltására *Plessey Decca AR-1* típust telepítettek, amelyet a következő évben helyeztek tényleges üzembe. Azonban a polgári távolkörzeti irányítást már 1964-ben, az akkor létrehozott és a *Magyar Néphadsereg* felügyelete alá rendelt *Országos Repülésirányító Szolgálat (ORISz)* vette át, amely polgári és katonai célokat is (ki)szolgált. A szolgálatot ott a *MALEV* és a *Néphadsereg* állománya egyaránt, és egy időben adta, utóbbiak szolgálatirányítása mellett.²⁰² Ennek az összevonásnak alapja az *ICAO* azon ajánlása volt, hogy a katonai és polgári légiforgalmi irányítást egy szervezet végezze.²⁰³ Ezen túlmenően a *Magyar Néphadsereg* célját (a légtér teljes, katonai ellenőrzés alatt tartása) is jobban szolgálta ez a megoldás.

A **határforgalom-ellenőrzés során**, az úti okmány alapján a személyek adatait a tiltó-névjegyzékekben kellett egyezésre keresni (ennek szakkifejezése a priorálás). Ezen túlmenően a határfigyelőztetések kigyűjtőjével is össze kellett vetni az utazó adatait. Ez szolgálta azt a célt, hogy a bűncselekményt elkövető, vagy azzal gyanúsítható személyek, valamint egyes állambiztonság szervek által megfigyelt személyek ki- és belépéséről viszonylag valós idejű értesítést kapjanak, illetve a szükséges intézkedéseket a határőrök útján végrehajthassák. A határfigyelőztetések hatékonyságának növelése érdekében 1965. novemberében, majd annak tapasztalatai alapján 1968. júliusában adott ki a belügyminiszter-helyettes intézkedést. Ez utóbbi már lehetőséget adott „politikai vagy operatív célból egyes külföldi állampolgárok hivatalos formulák nélkül történő ki- és beléptetésére (külön-lapos vízum)”, vagy „operatív célból vámvizsgálat mellőzése”-re is.²⁰⁴

› BENCsik: *Kelet és nyugat között*: 413., 416–417. p. [A két közölt táblázatból megállapítható, hogy a prágai repülőtér forgalmi adatai a beutazó külföldiek és a kiutazó csehszlovák állampolgárok összessége. Ebből eredően, a fentebb közölt összesített prágai határforgalmi adat ebből került becslésre.]

²⁰¹ › *The Statesman's Year-Book, 1967–1968*: 123. p.

²⁰² › *Ferihegyi pillanatok*: 16. p.; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon*: 99. p.; KOLOSZÁR; MOYS: *Légiforgalmi irányításunk története*.

²⁰³ › FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon*: 99. p.

²⁰⁴ › 0020/1965. BM-h. ut.; 012/1968. BM. ut.

Meghatározásra kerültek a határfigyelőztetések elrendelésére és visszavonására jogosult szervek. Az elrendeléseket külföldiek esetében a *BM Külföldieket Ellenőrző Országos Központi Hatóság*on (*BM III/II-7. Osztály*), a magyar

A ferihegyi repülőtéren beutazó külföldiek és a magánútlevelemmel kiutazó magyarok adatait 1965-től, távíró (táv gépipíró) útján a – Budapest-Zuglóban elhelyezett – *BM Gépi Adatfeldolgozó Osztály*hoz (*BM GAO*) továbbították, amely ekkortól kezdve számítógéppel kezelte a nyilvántartásukat.²⁰⁵ Ekkortól, e szolgálati feladat ellátására kijelölt határőr sorállományúakat alkalmaztak.²⁰⁶ A gépi adatfeldolgozás lehetővé tette nem csak a határt átlépők adatainak, hanem azon belül külön a határfigyelőztetés találatok nyilvántartását és kezelését is.

A francia *Air France* 1967. április 4-én a francia és magyar főváros között indított járatot Párizs-Orly–Prága–Budapest útvonalon, amelyet heti kétszer, 90–100 utas-férőhelyes *Sud Aviation S.E. 210 Caravelle* repülőgéppel teljesített. Azonban a következő évek folyamán, ritkán e légitársaság *Breguet Br.763 Provence* típusú négy légcsavaros, akár 104 személy szállítására alkalmas, kettő utas-fedélzetű légijárművei is közlekedtek a magyar fővárosba.²⁰⁷ Ugyanekkor a *MALÉV* párizsi járatai közül heti kettő Frankfurton keresztül közlekedett, további egy alkalommal közvetlenül repülte a Budapest–Párizs-Le Bourget útvonalat, mindhármát *Il-18*-as repülőgéppel. A brit *British European Airways (BEA)* sugárhajtású *de Havilland Comet 4B*, 89 utas szállítására alkalmas repülőgépeivel 1967. április 1-jétől – fél évtized után újra megnyitott – London–Budapest útvonalát heti kettő alkalommal, leszállás nélkül teljesítette. (A brit vállalat a következő évben már *Vickers Vanguard V.953*-es [135 fős], majd *Hawker Siddeley 121 Trident 1C* [80–88 fős] típusal repülte a magyar útvonalat.) Ugyanekkor a magyar légitársaság a magyar és brit főváros légikikötője között heti kétszer közvetlenül repült, a harmadik, brüsszeli leszállásos járata mellett, valamennyit *Il-18*-asokkal. Az utóbbi, belga fővároson keresztül Londonba teljesített magyar útvonal 1968-ra megszűnt. (London-Central repülőtér neve 1966-tól London-Heathrow lett, bár az elnevezés már évekkel korábban is nem hivatalosan alkalmazásban volt.) A szovjet *Aeroflot* az 1967. május 8-tól üzemeltette, heti egy alkalommal, *Il-18*-as repülőgéppel a Moszkva–Budapest–Tunisz–Algír–Rabat járatát. Ezt 1969. nyarára már Moszkva–Budapest–Tunisz–Rabat útvonalra módosították, s immár *Tu-134*-es típusal repülték azt.²⁰⁸ A nyugatnémet *Deutsche Lufthansa AG.* (a továbbiakban *Lufthansa*) az 1967. augusztus 26-án megnyitott új, heti kettő Frankfurt–München–Budapest–Belgrád járat által kapcsolta a magyar fővárost vonalhálózatába, amelyet *Boeing 727*-es sugárhajtású repülőgéppel repült éveken keresztül. A következő év július 12-én e légiközlekedési

állampolgárokat a *BM Útlevelesztályon (BM III/3. Osztály)* keresztül lehetett kiadni. Ez 1968-ban annyit változott, hogy e szerveken továbbment intézkedéseket az *Operatív Hír- és Akcióközpont (OHK)* osztotta ki. Ugyanehez a szervezhez futottak be a figyelőztetési találatok és az értesítette az elrendelőt. A névjegyzékbe legfeljebb 30 napra lehetett felvenni személyeket, amelyeket egyszeri alkalommal, ugyanennyi időre meghosszabbíthatott az elrendelő. Ennél hosszabb időre csak főcsoportfőnökök adhattak engedélyt, ők azonban akár korlátlan ideig érvénnyel is.

²⁰⁵ > BORS: Történetek a FEP-es időkből. ; TABAJDI – UNGVÁRY

Az 1960-as évek középső harmadában már egyes nyugati légitársaságok alkalmaztak számítógépeket az utasfelvétel során, a szállítandó személyek adatainak tárolására és a jogosult szolgálatok részére történő továbbítás, hozzáférés céljából. E készülék lehetővé tette, hogy az utasokat járatonként csoportosítsák, illetve alkalmas volt arra is, hogy az előre beállított számbeli határok feletti utasok és poggyások felvételéről figyelmeztesse az utasfelvétel személyzetet. Ez, azokban az években Ferihegyen még a jegyszelvények nyilvántartása és összesítése alapján, személyzeti munkával történt.

> RÉDEI

²⁰⁶ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

²⁰⁷ > *MALÉV* 1967. évi nyári menetrendfüzete. ; [Első járat alkalmi borítékja, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzés alapján.] ; [Korabeli mozgóképfelvétel. A *Magyar Televízió* 1992.03.31-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; https://nava.hu/id/02000_1992 (megtekintve 2019.01.17. 23:30)]

²⁰⁸ > *Aeroflot* 1969. nyári menetrendfüzete. ; *BEA* 1967. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1967. évi nyári menetrendfüzete.

vállalat Frankfurt–Budapest–Belgrád menetre módosította útvonalát, valamint ekkortól kétszer teljesítették a Düsseldorf–München–Budapest–Belgrád útvonalat.²⁰⁹

A *MALÉV* 1967. április 28-án kapcsolta be az útvonalhálózatába a Boszporusz parti török nagyváros repülőtérét, Budapest–Isztambul–Kairó járat révén, amelyet a tíz hónapja aláírt török-magyar légiforgalmi egyezmény tett lehetővé.²¹⁰ Ekkortól a kairói járatokat heti egy–egy alkalommal Athén, illetve Isztambul repülőtérén történő leszállással teljesítették. A török *Turkish Airlines* (*Türk Hava Yolları*) légitársaság 1967-ben megnyitotta Isztambul és Budapest közötti viszonylatát, amely azonban csak rövidebb ideig üzemelt. A magyar légitársaság 1967. nyarától, Ciprust Budapest–Athén–Nicosia járatral érte el.²¹¹ A keletnémet *Interflug* 1967. május 1-től, a nyári menetrendi időszak nagy részében, a berlini mellett Drezda–Budapest és Lipcse–Budapest járatokat is repült, mindkettőt 3–3 alkalommal hetente, majd 1968-ban már heti 6–6 járatpárt, amelyeket a 48 utasbefogadó-képességű *Antonov An-24*-es típussal teljesített a korai időszakban (valamint júniusban kéthetente egyszer *Il-18*-assal az előbbi útvonalat repülte).²¹²

A *MALÉV* nemzetközi utasforgalmából a szocialista viszonylatok 1962-ig egyre csökkenő, de még többségi hányadot tettek ki. Azonban, 1963-tól a nem-szocialista országokba közlekedő járatokon az összes utas átlagosan 59–63 %-át szállították. Ezt az újabb „nyugati” és közel-keleti járatnyitások, a magyar vízumszabályok enyhítése, továbbá a tőkés országok turistái irányába az idegenforgalom nyitása és fejlesztése eredményezte.²¹³ Mindezek ellenére a *MALÉV* „nyugati” útvonalainak kihasználtsága 1968-ban érezhetően visszaesett az előző évihez képest. Ennek egyik oka a nyugat-európai légitársaságok új járatainak megindítása, illetve a korábbiak sűrítése volt. Ez a magyar vállalatnak jelentősen kevesebb valutabevételt eredményezett az elvárt szinthez képest. Eközben a szocialista országok viszonylatában – az állami költségátvállalásnak, a mesterségesen alacsonyan tartott repülőjegyeknek is köszönhetően – igen jó férőhelykihasználtságot tudott elérni a *MALÉV*. Azonban az egységesen megállapított mérsékelt repülőjegy-árak – amelyeket csak a kommunista országok állampolgárai vehettek igénybe – általában még 100 %-os utasfeltöltöttség esetén sem fedezték az egy–egy járatra fordított fenntartási / üzemeltetési költségeket.²¹⁴

A Magyarországról kiinduló légiforgalomra az 1960-as évek második felében számottevő hatással volt az a körülmény, hogy míg magyar „turista” útlevéllel valamennyi légitársaság irodájában forinttal (is) lehetett fizetni, addig a „látogató” útlevéllel a külföldi vállalatoknál csak valutában lehetett megváltani a repülőjegyet. Erre pedig – a magyarországi fizetésekhez mért magas viteldíjak, és a külföldön kedvezőtlen árfolyamon váltott magyar forint mellett – a kiváltható valutakeret nem volt alkalmas, csak ha meghívó fél / külföldön élő rokon megtérítette az utazási költségeket. A *MALÉV* azonban forintban értékesítette akár a „nyugati” célállomásokra közlekedő útvonalainak menetjegyeit is.²¹⁵ Az évtized vége felé, a *MALÉV*-vel kötött üzemközösségi megállapodások révén, egyre több nyugat-európai légiközlekedési vállalat is magyar fizetőesz-

²⁰⁹ > *MALÉV* 1967. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete. ; [Első járat alkalmi borítékja, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzés alapján.]

²¹⁰ > Közvetlen légi összeköttetés 41 európai, közel-keleti és afrikai várossal.

²¹¹ > *MALÉV* 1967. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete. ; [Első járat alkalmi borítékja, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzés alapján.]

²¹² > *MALÉV* 1967. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete.

²¹³ > SEEKINGS

²¹⁴ > (*MALÉV*) 1968. évi beszámoló.: 5–9. p.

²¹⁵ > MITZKI

közért kínálta menetjegyeit, már útlevélfajtától függetlenül.²¹⁶ Az 1960-as évek utolsó harmadában bizonyos légitársaságok – szerződések révén – jogosulttá váltak Budapestről, a korábban nem engedélyezett utasszállítási viszonylatok teljesítésére is. Így például az *Air France*, *KLM*, *SABENA* és a *SAS* utasokat szállíthatott Budapest és Prága, a *Swissair* Budapest és Bukarest, a *Lufthansa* Budapest és Belgrád között repülő útvonalszakaszukon is.²¹⁷

A polgári repülésről szóló új magyar jogszabály és végrehajtási rendelete 1965. január 1-jével lépett hatályba. Ez rendelkezett arról, hogy a polgári légijárművek fogadásának és indításának helyszíne, a „vízi légikikötő” és a repülőtér mellett, immár a „helikopter állomás” is. Ezek állandó üzemű létesítéséhez vagy megszüntetéséhez a honvédelmi miniszter engedélye is szükséges volt. A korábbiakhoz hasonló módon rögzítésre került, hogy valamennyi nemzetközi (és a belföldi közforgalmú) repülés csak „az állandó jelleggel kijelölt légiútvonalakon” történhetett. A közlekedési ügyekért felelős miniszter a belügyminiszterrel egyetértőleg meghatározta azon anyagokat, tárgyakat és eszközöket, amelyeket légijármű fedélzetére tilos volt felvinni, vagy azt feltételhez, illetve engedélyhez kötötték. A légijárműről fényképezni vagy filmfelvételt készíteni, valamint távközlést végezni csak a belügyminiszter engedélyével és meghatározott feltételeivel volt lehetséges. (Erre a miniszter a rendőrség illetékes szervezeti elemét jelölte ki.) Ez alól kivételt csak azok az eszközök képeztek, amelyek a légijármű felszereléséhez tartoztak. A végrehajtási rendelet rögzítette, hogy a „rendszeres légifuvarozás állami feladat, amelyet a közlekedés- és postaügyi miniszter felügyelete alatt álló állami közforgalmú légifuvarozó vállalat lát el”, azaz akkor a *MALÉV*.²¹⁸

A polgári repülésről szóló új magyar jogszabályra alapozva, a légirendészet feladatainak végrehajtásáról 1966. április végén intézkedett új belügyminiszteri rendelet és az alapján belső utasítás. Immár a *Rendőrség Vízi- és Légiközlekedési Osztálya* (BM. II/III-3. Osztály), mint elsőfokú hatóság volt felelős a légirendészeti szabályok betartásáért és a légiközlekedéshez kapcsolódó engedélyezési eljárások egy részének lefolytatásáért. Így, többek között a jármű fedélzetén a fényképező- és filmfelvevő-gépek használatának engedélyezését is e hatóság végezte, amelyért – alap esetben – 30 nappal korábban, a meghatározott adatok közlésével kellett folyamodni, s e határidőtől csak „indokolt sürgősség esetén” lehetett eltekinteni. A *Rendőrség Vízi- és Légiközlekedési Osztálya* rendelkezett járőr légijárművekkel is, amelyek 1962-től kezdetben csak kisrepülőgépek voltak, majd 1970-től kezdődően (az évtized végére) forgószárnyas helikopterekkel fokozatosan felváltották azokat. Helyi illetékességgel a kijelölt megyei rendőrfőkapitányságok „légirendészeti körzetmegbízottai” jártak el, míg Budapesten a *Budapesti Rendőr-főkapitányság (BRFK) Ferihegyi Légirendészeti Tisztőrs* volt illetékes. Előbbiek feladata a repülőterek, a légijárművek és a repülőszemélyzetek ellenőrzése volt, valamint a repüléshez kapcsolódó engedélyek betartatása volt. A ferihegyi rendőrség ezen túlmenően a Budapesti Nemzetközi Repülőtéren ellátta a közbiztonság fenntartásához kapcsolódó egyéb rendőri feladatokat is.²¹⁹

Az 1967. év nyarára ismét jelentősen megnövelték a ferihegyi *Budapesti Légi FEP* állományát, amely a Belgrád rakparti nemzetközi személyhajó-kikötőben továbbra is csak kis létszámban és időszakosan végezte feladatait. Az állománytábla szerinti összlétszám – az alábbiak szerinti elosztásban – 46 fő volt. A főtitzt parancsnok, valamint

²¹⁶ > Forintért – Londonba.

²¹⁷ > *MALÉV* 1967. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete.

²¹⁸ > 1964/26. tvr. ; 27/1964. MT. r.

²¹⁹ > 3/1966. BM. r. ; 50-10/6/1967. nyt. sz.

annak operatív és általános helyettesei alá rendelve, közvetlenként 4 fő hivatásos tiszt-helyettes géptávirász, 1 fő hivatásos tiszthelyettes forgalom-nyilvántartó, továbbá 2 fő irodai rendfokozatú gépiro került beosztásra. Az említett időszakban, a magyar főváros légi kikötőjében az úti okmányok ellenőrzését a *FEP* parancsnok alá rendelt útlevélkezelői csoport ellenőrizte: főtiszt csoportvezető által irányított 10 főtiszt főútlevélkezelő és 10 tiszt útlevélkezelő. A *FEP* kutató csoportja – a csoportvezető és helyettese főtisztek irányítása alatt 13 hivatásos tiszthelyettes – a megbúváásokat, illetve a forgalmi előtérhez kötődő más jogellenes cselekményeket voltak hivatottak megakadályozni.²²⁰ (A *BM Határőrség* 1967. júniusi országos összlétszáma 3.222 hivatásos tiszt és tiszthelyettes, valamint 12.884 sorállományú határőr, 195 irodai és 570 polgári alkalmazott volt.)²²¹

Hatósági eljárás keretében, **keletnémet állampolgárok kiadatása vagy kiutasítása** 1963. szeptember 18-tól szinte mindig légi úton történt, meghatározott rend szerint. Az ilyen, letartóztatásban lévő külföldi személyek repülőgépen történt hazaszállítását a keletnémet belbiztonsági szerv tagjai kíséretével hajtották végre. Ezen intézkedés alapjait az 1958. nyarán, illetve a majd 1964-ben hatályba lépő magyar-keletnémet jogsegély-egyezmények jelentették; a bűncselekmények minősülő tiltott határátlépést elkövető keletnémet állampolgárokkal szemben a büntetőeljárást a Német Demokratikus Köztársaságban folytatták le.²²²

A budapesti repülőtér **első nyugat-afrikai menetrend szerinti útvonalát** a keletnémet *Interflug* vállalat indította. Az 1966. novemberétől üzemelő Berlin·Schönefeld–...–Conakry járat 1967. április 6-tól – kis kitérő árán – már érintette a magyar fővárost is. A légitársaság a Berlin·Schönefeld–Budapest–Algír–Bamako–Conakry útvonalat *Il-jusin Il-18*-as repülőgéppel, irányonként hetente egyszer teljesítette. A nyugat-afrikai, Budapestet (is) útba ejtő *Interflug*-járat már 1969. novemberére heti kétszeri alkalomra gyarapodott, amelyből az egyik Bamako helyett a sierra leone-i Freetownt érintette. A keletnémet légitársaság *Il-18*-asai 1970. nyarán már kétszer repültek a Berlin·Schönefeld–Budapest–Algír–Freetown–Conakry és további egy alkalommal a Berlin·Schönefeld–Budapest–Algír–Bamako–Conakry járatot. Azonban 1970. szeptember 15-től ezeket összevonták, s az így létrehozott Berlin·Schönefeld–Budapest–Algír–Bamako–Freetown–Conakry útvonal immár csak heti egyszer került teljesítésre. Ez mellett az *Interflug* repülte még, azonos rendszeresség mellett, a Berlin·Schönefeld–Budapest–Algír menetet is. Azonban e járatok 1971. tavaszától többé már nem közlekedtek a magyar fővároson keresztül.²²³ Ebből adódóan, 1971. áprilisától a ferihegyi repülőtér közvetlen nyugat-afrikai légi kapcsolatai fél évtizedre megszűntek.

²²⁰ > BM 16-454/2/1967

A *Budapesti FEP* tekintetében, egyetemi, főiskolai vagy párfőiskolai végzettséghez kötött (I. kategóriájú) beosztás volt a *FEP* parancsnoki, a *FEP* parancsnok-helyettesi, az útlevélkezelő csoportvezetői, valamint a főútlevélkezelői. Ugyanitt *BM Akadémia*, illetve középiskolai érettségi és a beosztáshoz szükséges belügyi szakismeret (II. kategória) volt szükséges az útlevélkezelői, kutató csoportvezetői és annak helyettesi beosztás betöltéséhez. Nyolc osztályos általános iskolai végzettséghez kötötték (III. kategória) a kutatói, a géptávirászi, a telex gépiírói és a forgalom-nyilvántartói feladat ellátását. Idegen nyelv ismeretét írták elő a légi *FEP*-en a *FEP* parancsnoki, a *FEP* parancsnok-helyettesi és az útlevélkezelő csoportvezetői beosztásoknál. A ruházati norma valamennyi beosztásnál „vegyes” volt, azaz egyaránt polgári és egyenruhás.

²²¹ > NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

²²² > NÉMETH László Sándor ; SLACHTA: 117–118. p.

²²³ > *Interflug* 1967. márciusi menetrendfüzete. ; *Interflug* 1967. őszi menetrendfüzete. ; *Interflug* 1970. nyári 2. menetrendfüzete. ; *MALEV* 1970. évi nyári menetrendfüzete. ; [*Az Interflug Berlin*–...–Conakry első légi járat alkalmi bélyegzésével, és annak módosító felülbélyegzésével ellátott kelet-német légi posta levélküldemény alapján.] ; [*Az Interflug Berlin*–...–Freetown első légi járat alkalmi bélyegzésével ellátott kelet-német légi posta levélküldemény alapján.] ; [*Az Interflug Budapest*–...–Conakry első légi járat alkalmi bélyegzésével ellátott magyar légi posta levélküldemény alapján.]

A dán-svéd-norvég SAS 1968. július 3-án indította újra légi kapcsolatát skandináv városok és Budapest között; akkor heti egy alkalommal, Koppenhága–Prága–Budapest útvonalon repült *Caravelle* típusú repülőgépe.²²⁴

A kommunista országok számos távoli járatot tartottak fenn az 1960-as évek végétől, és még az 1970-es években is a közepes hatótávolságú *Iljuszin Il-18*-as repülőgépekkel.²²⁵ A *MALÉV*, azonos típusaival a Közel-Kelet és Észak-Afrika néhány városánál menetrend szerint nem repült messzebb utasokkal. Azonban menetrenden kívüli, első-sorban állami szervezett vagy kormányzati különúttai során repülőgépei leszálltak Kelet-Ázsia és Kelet-Afrika számos repülőterén is (ezek ismertetése a XXIII. sz. mellékletben olvasható).

A **csehszlovákiai belpolitikai eseményekbe történő beavatkozás** érdekében a *Varsói Szerződés* tagállamai 1968. augusztus 20-a utolsó órájában megkezdték a katonai műveleteiket. A megszálló hadmozdulatok legelején Csehszlovákia teljes légtérében légiközlekedési tilalmat rendeltek el a polgári légijárművek részére.²²⁶ A *Magyar Néphadsereg* illetékes vezetője augusztus 21-e 02:00-tól, Magyarország felett teljes légtérzárát vezetett be a polgári repülés részére. Ebből eredően teljesen szünetelt a ferihegyi repülőtér légi forgalma is. (Menetrend szerint Budapestre tartó, vagy onnan felszállt repülőgép akkor nem tartózkodott a magyar államterület feletti légtérben, s azok még az utolsó állomásokról történő felszállás előtt tájékoztatást kaptak a kialakult helyzetről.) A magyar légi folyosókra vonatkozó teljes zárlatot az arra illetékes magyar hatóság másnap, egy teljes nap kényszerű szünetet követően, augusztus 22-én feloldotta. A budapesti légi kikötőben átmenetileg bevezetésre került a csehszlovák állampolgárok kiléptetésének tilalma, bármely viszonylatba történő utazás esetén. A csehszlovákiai polgári légi közlekedés tiltása tovább érvényben maradt. Ez jelentősen befolyásolta Magyarország és Lengyelország, illetve a Német Demokratikus Köztársaság között közlekedő repülőgépek forgalmát is, mivel a nemzetközi járatoknak kényszerűen el kellett kerülniük a csehszlovák légtérrel.²²⁷ A Csehszlovákia feletti légi folyosókat a polgári nemzetközi járatok előtt csak 1968. szeptember 10-én reggel, három hét elteltével nyitották meg ismét.²²⁸

A budapesti be- és kiszállás esetén azonban a repülőjegy kis mértékben drágább volt, mint a teljes útvonalon, Berlin-Schönefeld viszonylatában történő közlekedés (utóbbi, kezdetben, turista osztályon 268,80 amerikai dollár [USD], előbbi 271,60 USD volt Conakry-ból [ekkoriban 1 USD 30 HUF-tal volt egyenlő; a magyarországi bruttó átlagjövedelem 1.915–2.222 forint volt]). Az 1 %-os árkülönbözet Bamako viszonylatában is fennállt, Algír esetében 9,4 %-kal került többbe a magyarországi indulás/érkezés. Conakry esetében, 1970-re mindkét európai fővárosból már csak menettérti jegy volt váltható és az is a korábbiakhoz képest 5,5 %-kal magasabb viteldíjért).

A budapesti leszállást 1971-től heti egyszeri belgrádi váltotta fel a kelet-német légitársaságnál, illetve egyszer Algír megszakítás nélkül is megtette az utat.

A Guineai Köztársaság fővárosában, Conakry-ban a Magyar Népköztársaság 1960 és 1987 között nagykövetséget és ennek jelentős időszakában kereskedelmi kirendeltséget is fenntartott.

²²⁴ > *MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete.

²²⁵ Így például a csehszlovák ČSA 1963. nyarán *Il-18*-as repülőgéppel tartotta fent a Prága–Marseille–Rabat–Dakar–Conakry és a Prága–Zürich–Rabat–Dakar–Bamako járatait (ezek később kisebb útvonal-módosításon estek át) az 1960-as évek végéig, valamint 1965. nyarán a Prága–Szófia–Athén–Damaszkusz–Teherán–Kabul útvonalat is. A típust a szovjet *Aeroflot* szintén alkalmazta hosszújaratú útvonalainak teljesítésére is, így 1963-ban a Moszkva–Belgrád–Rabat–Conakry–Accra és a Moszkva–Taskent–Delhi–Rangoon–Djakarta, 1971-ben Moszkva–Kairó–Khartúm–Bangui–Brazzaville, majd a következő évben Moszkva–Omszk–Irkutsk–Phenjan (Pjongjang) útvonalon is. Az *Interflug* a már ismertetett nyugat-afrikai járata mellett *Il-18*-as repülőgéppel repülte 1970-ben Berlin-Schönefeld–Kairó–Khartúm, 1974-ben és 1975-ben a Berlin-Schönefeld–Moszkva–(Taskent)–Dacca–Hanoi járatát is.

²²⁶ > FÓRISZ: A magyar határőrség és az 1968-as csehszlovákiai bevonulás. ; MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.

²²⁷ > FÓRISZ: A magyar határőrség és az 1968-as csehszlovákiai bevonulás. ; Intézkedések a magyar-csehszlovák kapcsolatok normalizálására. ; *MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete. ; No. 1121/1125

²²⁸ > Helyreállt a légiforgalom.

A *MALÉV* megrendelésére 1968. december végén érkezett meg az első *Tupoljev Tu-134* típusú sugárhajtású repülőgép. A 72 (majd a későbbi átalakítást követően 68) utas befogadására, és leszállás nélkül 3.000 km-t megtenni képes légijárművet a menetrend szerinti utasforgalom szolgálatába 1969. áprilisában állították. A korszerű és a korábbiaknál gyorsabb, 850 km/óra utazósebességre képes új repülőgépeivel a *MALÉV* számos európai járata mellett az észak-afrikai és közel-keletieket is teljesítette. A magyar vállalat 1968. május 17-étől, a nyári menetrendi időszakban heti egy alkalommal üzemeltetni kezdte a Budapest–Prága–Luxemburg járatát, amelyet majd 1970. június 1-je és október 31-e között ismét teljesített, a csehszlovák főváros érintése nélkül.²²⁹ A *MALÉV* még az 1960-as évek végén is repült olyan útvonalakat, amelyek a budapesti repülőtérre csak közbeeső leszállás révén érintette. Ez lehetőséget adott – természetesen a menetjegy váltása és érvényessége függvényében – Budapestig, vagy az azon túli célállomás(ok)ra való utazásra is, járatváltás nélkül.²³⁰ Ilyen repüléseket más kommunista légitársaságok is végeztek még abban az időben, köztük például a csehszlovák ČSA is. Az ilyen közlekedés hamarosan megszűnt a magyar légitársaság részéről, s az utasoknak Ferihegyen járatot kellett váltaniuk továbbútjuk során.

A Ferihegyi Repülőtér és szűkebb környékét Budapest XVII. kerületétől 1968. szeptemberében a XVIII. kerület közigazgatási területéhez csatolták át.²³¹

Magyarország 1969. október 30-án csatlakozott az 1944. évi chicagói, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezményhez. Ezáltal az *Egyesült Nemzetek Szervezetének* légiközlekedésre szakosodott nemzetközi intézményének, a *Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO)* tagjává vált.²³² Az Egyezményt 1971. szeptember 28-án hirdették ki Magyarországon.²³³ A budapesti repülőtér nemzetközi *ICAO* kódjaként az „LHBP” került meghatározásra, míg a *MALÉV*-et később „MAH” rövidítéssel látták el. Még az előző évben, 1968. július 22-től új, állandó egyezmény váltotta fel az 1935. évi magyar-svájci ideiglenes légiforgalmi egyezményt, utolsóként a két háború között aláírt megállapodások közül.²³⁴

A *MALÉV* 1969. április 1-én új, *Tu-134*-es repülőgépeivel indította a Budapest–Berlin–Schönefeld–Koppenhága–Oslo járatát (ezt *Il-18*-as típussal is teljesítették). Másnap, április 2-án repült első alkalommal a Budapest–Bécs–Tunisz–Algír *MALÉV*-járat, *Il-18*-as légijárművel. Ez utóbbi útvonal 1970. nyarán csak Tunéziáig közleke-

²²⁹ > ČSA 1969. nyári menetrendfüzete. ; CSANÁDI – NAGYVÁRADY – WINKLER: 313. p.

A magyar-luxemburgi légiközlekedési egyezményt ugyan 1964. november 3-án aláírták az érintett felek, azonban teljes körű alkalmazására majd csak 1970. március 12-től került sor.

²³⁰ A nemzetközi járatok közül 1968. nyarán egy hét folyamán az alábbi útvonalat repülték le budapesti áttutató útvonallal („”) jellel a másnapi indulást, „/” jellel az útvonal aznapi visszafordulása, azaz járatcsere került jelölésre). Egy *Il-14*-es légijármű a hétfői napon Budapest–Prága / Prága–Budapest–Bukarest / Bukarest–Budapest útvonalat teljesített. Egy *Il-18*-as repülőgép hétfői indulással Budapest–Varsó / Varsó–Budapest–Szófia } Szófia–Budapest–Berlin–Schönefeld–Koppenhága / Koppenhága–Berlin–Schönefeld–Budapest szakaszokat repülte. Egy másik négyhajtóműves légijármű pedig, péntek déli indulással Budapest–Berlin–Schönefeld / Berlin–Schönefeld–Budapest–Szófia } Szófia–Budapest–Berlin–Schönefeld / Berlin–Schönefeld–Budapest útvonalat teljesítette. Az ilyen ferihegyi közbeeső leszállások során legalább 45 percet, de általában 1:00–1:20 között volt a menetrend szerinti várakozási idő. Ez az utasoknak be- és kiszállási lehetőséget, az áttutatóknak az utasforgalmi épületben pihenést biztosított, a légijármű személyzete pedig újjal volt felváltható.

> *MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete.

²³¹ > PUZSÁR

²³² Ezzel a Magyar Népköztársaság számos jelentős és kevésbé jelentős ország – köztük az aláíró Csehszlovákia, az 1945. áprilisában csatlakozó Lengyelország, az 1948. augusztusában csatlakozott Ausztria, az 1965. áprilisa óta tag Románia – után csatlakozott az Chicagói Egyezményhez. Azonban ezzel megelőzte az 1970. októberében csatlakozó Szovjetuniót, az 1974. februárjában csatlakozó Kínai Népköztársaságot, a majd 1990. áprilisában csatlakozó Német Demokratikus Köztársaságot is.

²³³ > 1971/25. tvr.

²³⁴ > 1968/34. tvr.

dett, majd a következő évben ismét az eredeti célállomásig, Algírig, immár *Tu-134*-es típussal teljesítve azt. E járat 1972-ben megszűnt.²³⁵ A finn *Finnair* 1969. május 31-én teljesítette az első, a magyar fővárost is érintő járatát, Helsinki–Koppenhága–Prága–(Bécs)–Budapest útvonalon, amelyen heti kétszer közlekedtek a *Super Caravelle* repülőgépei.²³⁶ A magyar légitársaság 1970. április 4-én repülte első ízben a Budapest–Varsó–Leningrád járatot,²³⁷ amely több mint két évtizeden át változatlanul fennmaradt (ez az útvonal az egyik utolsó közbeeső leszállásos európai *MALÉV*-járatként 1994-ben szűnt meg, s alakult át véglegesen két önálló járatrá). Az *Aeroflot* 1970. nyaratól egy alkalommal Leningrád–Kijev–Budapest útvonalon is repült, a következő évben ehhez csatlakozott a magyar vállalat azonos útvonala is. Ezen túlmenően, 1971-ben Leningrádba hetente kettő közvetlen és négy varsói leszállású útvonalat is teljesített a két légitársaság.²³⁸ A *MALÉV* finn fővárosba közlekedő járata, egy rövid időre – így 1971. nyarán is – Budapest–Berlin–Schönefeld–Helsinki útvonalon közlekedett, heti egy alkalommal.²³⁹ A lengyel *LOT* magyarországi járatai az 1960-as évek közepétől kezdődő átalakításokkal,²⁴⁰ az évtized végére „letisztultak”. Útvonalhálózatukban a magyar főváros – a korábbi közbeeső repülőter – immár célállomás lett. Ebből kifolyólag, 1969. nyarán heti hat alkalommal „csak” Varsó–Budapest útvonalat teljesített, *Il-18*-as és *Tu-134*-es típusaival.²⁴¹ A *MALÉV* egyiptomi viszonylatainak mindegyike 1970. májusától ismét csak a görög főváros érintésével közlekedett; ekkortól az addigi másik közbeeső leszállási repülőteret, Isztambult a magyar légitársaság egyes bukaresti járatának meghosszabbításával érte el.

A légi kapcsolatokra jelentős hatással volt az a körülmény, hogy majd még az 1970-es évek közepén is a legtöbb Budapestet is érintő, több-leszállásos légi járatra felszállhattak és azokkal érkezhettek utasok. Így, többek között Budapest és Koppenhága viszonylatában a magyar és a skandináv légitársaság mellett igénybe lehetett venni a bolgár *Balkan* (Балкан) és a finn *Finnair* vállalatnak az említett két várost is érintő járatait.²⁴²

Budapest–Ferihegy nemzetközi átszálló forgalma az 1960-as évek második felére továbbra is 1.500–2.400 fő között mozgott évente.²⁴³ Magyarországon, a külföldi járatokról belföldiekre, vagy fordítva történő átszállás nem volt jellemző. Azonban az utazók alkalmoszerűen – főként egyes beutazó szervezett csoportok, művészeti társulatok útjai során – ferihegyi átszállással, légi úton érték el a magyarországi vidéki céljukat.²⁴⁴ Az ilyen utasok érkezésük után – akárcsak a járatot nem váltó, induló személyek – a nyilvános várócsarnokon keresztül közelíthették meg a belföldi, illetve nemzetközi várótermet. A nemzetközi viszonylatokban a *MALÉV* egyes napokon kedvező csatlakozást biztosított Európa távolabbi pontjai között is, igaz gyakorta még csak egy–egy

²³⁵ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 314. p. ; *MALÉV* 1970. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1971. évi nyári menetrendfüzete. ; [Első légi járat alkalmi bélyegzéssel ellátott légiposta levélküldemény alapján.]

²³⁶ > Ötven év. ; [Első járat alkalmi borítékja és azon alkalmi postai bélyegzése alapján.]

²³⁷ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 314. p. ; [Első járat alkalmi borítékjai, illetve rajtuk az alkalmi postai bélyegzés alapján.]

²³⁸ > *Aeroflot* 1970. nyári menetrendfüzete. ; *Aeroflot* 1971. nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1970. évi nyári menetrendfüzete.

²³⁹ > *MALÉV* 1971. évi nyári menetrendfüzete.

²⁴⁰ A *LOT* 1966. nyarán a heti hét Varsó–Budapest mellett, még kettő Varsó–Budapest–Belgrád járatot is repült. Előbbiek az *Antonov An-24*-es, utóbbiak az *Iljuszin Il-18*-as típusával.

> *LOT* 1966. nyári menetrendfüzete.

²⁴¹ > *LOT* 1969. nyári menetrendfüzete.

²⁴² > ZÁVODSZKY: 198–199. p.

²⁴³ > *Idegenforgalmi évkönyv*, 1965.: 24. p. ; *Idegenforgalmi évkönyv*, 1970.: 32. p.

²⁴⁴ > Pécsen vannak már a szovjet asztaliteniszezők.

irányba.²⁴⁵ A magyar légitársaság 1965-ben megnyitott szíriai, majd 1966-ban a libanoni járatával kezdődött meg a nagyobb távolságban utazók budapesti átszállásának időszak. Az 1966. évben a *MALÉV* heti egyszeri Budapest–Athén–Nicosia–Damaszkusz járatára mind Szíria felé, mind abból az irányból kedvező budapesti átszállási lehetőséget kínált Berlin, Prága, Amszterdam, London, Brüsszel és Varsó felől / felé utazók részére.²⁴⁶ További példaként, a lengyel légiközlekedési vállalat 1966. nyarán, – a közvetlen járatok mellett – Varsó és Bukarest között heti hat, Varsó és Szófia esetében három budapesti csatlakozást is ismertetett.²⁴⁷ A keletnémet *Interflug* Berlin–Schönefeld–Budapest–Algír–Bamako–Freetown–Conakry, és ellenkező irányú járatát ferihegyi átszállással ajánlotta a Belgrád, Bukarest, Szófia és Varsó felől / felé utazóknak. Hamarosan ugyanígy Ferihegy volt az átszállási helye a keletnémet légitársasággal Berlinből, Drezdából, Erfurtból és Lipcséből kiinduló, Bukarestbe, Szófiába és Tiranába közlekedőknek is.²⁴⁸ Mindezek ellenére, a kedvezőbb európai, valamint több tengerentúli légi kapcsolattal is bíró Prága–Ruzyně vagy Bécs–Schwechat repülőtér nagyobb arányú és létszámú átszálló utasforgalmát nem tudta elérni a budapesti légikikötő.²⁴⁹ A kedvező járatsűrűségek, a kibővült útvonalhálózat, és a nemzetközi járatot váltó utasok részére bevezetett vízummentesség kedvező feltételeket teremtett a kelet-nyugati irányú átszállásokhoz. Ennek ellenére az 1970. év júliusában – szintén e tekintetben, a legforgalmasabb hónapban – még továbbra is átlagosan csak 14–15 utas váltott járatot naponta.²⁵⁰ Azonban a járatok függvényében a hét egyes napjai eltérőek voltak.

A magyar légitársaság az egyre bővülő külföldi nyaralási igényekhez (és lehetőségekhez) igazodva **idényjellegű, de menetrend szerinti járatként** 1965. május 11-től, a nyári hónapokban üzemeltette a Budapest–Dubrovnik, illetve május 14-től a Budapest–Zágráb meneteket, mindkettőt *Il-14*-es repülőgéppel. Utóbbi járatot 1966. május 7-e és október 8-a között, heti egyszeri Budapest–Zágráb–Dubrovnik útvonalra bővítették, miközben a közvetlen járat is megmaradt az Adria-parti városba.²⁵¹ A *Jugoslovenski Aerotransport (JAT)* jugoszláv légiközlekedési vállalat 1967. április 7-én indította Dubrovnik–Belgrád–Budapest járatát, amelyet hetente egy alkalommal, az 52 fő utasbefogadó-képességű *Convair CV-440 Metropolitan* repülőgépével teljesített.²⁵² A *MALÉV* 1970. május 14-e és szeptember 24-e között, heti egy alkalommal idényjáratot

²⁴⁵ > Ferihegy!

²⁴⁶ > *MALÉV* 1966. nyári Budapest–Damaszkusz...

²⁴⁷ > *LOT* 1966. nyári menetrendfüzete.

²⁴⁸ > *Interflug* 1967. őszi menetrendfüzete. ; *Interflug* 1970. nyári 2. menetrendfüzete. ; *Interflug* 1972. nyári 2. menetrendfüzete.

²⁴⁹ { Nemzetközi kitekintés. } A szocialista államokon belül, a csehszlovákiai Prága–Ruzyně repülőtér előnye a korábbi időszakokhoz képest tovább nőtt. Ez részben a ČSA járatnyitásainak (például Indiába, majd Délkelet- és Dél-Ázsiába, Kubába, Nyugat-Afrikába is), részben a repülőtérrel érintő külföldi társaságok útvonalainak volt köszönhető (többek között New Yorkba, Délkelet- és Dél-Ázsiába, valamint Dél-Amerika nagyvárosaiba; az Air India 1956. áprilisában kapcsolta be útvonalhálózatába a csehszlovák fővárost). Ebből eredően, a kommunista vezetésű országok állampolgárai tengerentúli utazásaikhoz a szocialista fővárosokkal is gazdag légi kapcsolattal bíró prágai repülőtérét gyakran vették igénybe.

Az ausztriai Bécs–Schwechat légi kikötő nemzetközi forgalma és útvonalhálózata – részben az osztrák államnak a „nyugati” világhoz csatlakozása okán is – látványosan nőtt a korábbi évekhez viszonyítva is. Már 1960. nyarán az *Austrian Airlines* járatot tartott fent az osztrák fővárosból Kairóba és Bejrútba. Két év múlva már Damaszkusz, s 1964-től Tel Aviv is elérhetővé vált onnan. Hamarosan a Stockholm és Koppenhága felől érkezők és Athén vagy Közel-Kelet felé továbbutazók egyik átszállási repülőtere lett a schwechati. Bécsből az ausztrál *Qantas* légitársaság 1965. tavaszán nyitott járatai révén legalább heti egyszeri, átszállás nélküli kapcsolatot biztosított Sydney-n kívül Szingapúrral, Hong Konggal, Indiával és Iránnal, majd a járatigazítás révén hamarosan Thaifölddel is. Mindezek a bécsi átszálló utasforgalom növekedését is eredményezték.

²⁵⁰ > *Idegenforgalmi évkönyv, 1970.*: 32. p.

²⁵¹ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 313. p. ; *MALÉV* 1966. évi nyári menetrendfüzete. ; [Első járatok alkalmi borítékjai, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzések alapján.]

²⁵² > *JAT* 1967. évi nyári menetrendfüzete. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1967.04.08.]

üzemeltetett Budapest–Constanța útvonalon, amely járatot Tu-134-es repülőgépekkel repültek. A következő nyári időszakban már heti két alkalommal repültek a román fekete-tengeri üdülőhelyre magyar repülőgépek.²⁵³ Ezeket később, a bulgáriai Várna és Burgasz repülőtereire közlekedő járatok követték, így gyorsan elérhetővé váltak az addigra közkedvelt tengerpartok. (A két bolgár repülőterre majd 1976. július 1-je és szeptember 30-a között irányonként és hetente már 7, illetve 6 járat közlekedett.) Az *Aeroflot* 1969. júniusa és szeptembere között Szocsi–Kijev–Budapest és Szimferopol–Kijev–Budapest idényjáratot repült heti egy alkalommal, Il-18-as repülőgépekkel.²⁵⁴

A menetrend szerinti utasforgalom mellett, számos alkalommal magyar és külföldi vállalatok **különjáratai** is megfordultak a ferihegyi repülőtéren. Csak az 1964. év folyamán az irányonként 104 menetrend szerinti Budapest–...–Helsinki járat mellett további 54 személy- és teherszállító különjárat közlekedett azonos útvonalon. A következő évben a menetrenden kívüli forgalom nagyobb lett a finn főváros viszonylatában.²⁵⁵ A számos európai úti célú különjárat mellett, az 1964. évi XVIII. Nyári Olimpiai Játékokra Tokióba, majd az 1968. őszén megrendezett XIX. Nyári Olimpiai Játékokra Mexikóvárosba utazó, és onnan hazatérő magyar sportolókat a holland *KLM* két csoportban, *Douglas DC-8*-as repülőgépeken szállította Ferihegyről, majd a rendezvényt követően vissza.²⁵⁶ Kanadában és az Amerikai Egyesült Államokban élő magyar származású utasokat, szervezett utazás keretében, már 1963-tól, éveken keresztül, nyaranta kanadai légitársaság szállította Ferihegyre.²⁵⁷ Ugyanígy jelentős kulturális csoportok – többek között a *Magyar Állami Hangversenyzenekar*, a *Magyar Állami Népi Együttes* – is számos alkalommal különjáratok révén lépték át a magyar államhatárt a budapesti nemzetközi repülőtéren.²⁵⁸ A *Pécsi Balett*nek és az őket hangszeren is kísérő *MÁV Szimfonikus Zenekarnak* összesen 41 fős csoportját 1968. szeptember elején a *MALEV Il-18*-as repülőgépe különjárattal szállította Damaszkuszba, majd onnét Bejrútba, vendégszereplésre.²⁵⁹ Szintén a magyar vállalat négy légcsavaros repülőgépe Budapest–Kuvait oda-vissza útvonalat teljesített 1968. legelején.²⁶⁰ Ismét a *Pécsi Balett*et szállította különjárataival a magyar légitársaság Budapest–Kairó útvonalon 1972. novemberében, illetve haza decemberben.²⁶¹ Magyar művészeti együttesek a következő években is számos alkalommal repültek menetrenden kívüli járatokkal, s nem csak Európába, hanem közelebbi tengerentúli célállomásokra is. Európai különjáratokat teljesítettek az 1970-es évek során a menetrend szerint nem érintett Edinburgh-ba, Liverpoolba, Dijonba, Marseille-be, Velencébe, Torinóba, Nápolyba és Barcelonába is.²⁶² A magyar légitársaság részére jelentősebb szervezést igényelt az 1967. júliusában, majd 1973. júliusában, a Magyar- és Finnországban megrendezésre került magyar-finn barátsági hét háromszázhatvan, majd háromszáz résztvevőjének és érdeklődőjének utaztatása. Ez

²⁵³ > 229 nemzetközi MALEV-járat. ; Nyári repülőmenetrend.

²⁵⁴ > *Aeroflot* 1969. nyári menetrendfüzete.

²⁵⁵ > VÉGH

²⁵⁶ > Versenyben a Nappal. ; Hazaérkezett az olimpiai sportküldöttség második csoportja. ; HORVÁTH Leona ; [A külön járat alkalmi borítékja, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzések alapján.]

Az 1964. szeptember 22-én, a holland légitársaság 132 utas-férőhelyes repülőgépén, majd másfél hét eltéréssel, október 2-án ismét megtett út Budapest–(Amszterdam–Anchorage)–Tokió útvonalú volt. A holland fővárosban és az alaskai repülőtéren, a műszaki pihenő idejét a küldöttség tagjai a légi kikötők tranzit várótermében töltötték. Az 1968. őszén, a holland légitársaság repülőgépén megtett út Budapest–(Amszterdam–Montreal)–Mexikóváros volt, s 16 óra 45 percet vett igénybe.

²⁵⁷ > FEHÉR Béla

²⁵⁸ > Újabb külföldi út előtt az Állami Népi Együttes.

²⁵⁹ > Damaszkuszban és Bejrutban vendégszerepel a Pécsi Balett.

²⁶⁰ > REGŐS

²⁶¹ > [Szerkesztőségi közlemény: 1972.12.03.]

²⁶² > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 314. p.

egyidejűleg négy, illetve három *MALÉV Il-18*-sal teljesített különjáratot került lebonyolításra, amely Helsinkibe magyarokat vitt, onnét finnek hozott a magyar fővárosba, akiket egy hét múlva ellenkező irányban szállítottak haza.²⁶³ A magyar légitársaság *Il-18* típusú repülőgépein, egy svájci utazási iroda szerződése alapján, 1969. tavasza és ősze között száz, heti kétszeri rendszerességgel teljesített Zürich–Budapest különjáratot, tízezer beutazó svájci turista érkezett Magyarországra, illetve utazott haza október 31-ig.²⁶⁴ (Ritka alkalmakkal a *MALÉV* külföldről egy harmadik országba is fuvarozott utasokat.²⁶⁵) A magyar mellett külföldi légitársaságok is teljesítettek alkalmi utakat Magyarországra, vagy onnan kiindulva. Így, többek között 1973. május 15-én Montreal–Budapest útvonalon a *Trans International Airlines* különjáratú *Douglas DC-10*-es repülőgépe érkezett Ferihegyre, 354 utassal a fedélzetén.²⁶⁶ Az ilyen kiemelt, és nagyszámú csoportok határátléptetésére külön figyelmet fordított a *BM Határőrség* repülőtéri egysége. A magyar légiközlekedési vállalat 1989-ig terjedő időszakának leghosszabb különjáratait – a kormányzati utazásokat nem számítva – 1973. és 1975. között Dél-Vietnámba bonyolította le. A *MALÉV Il-18*-as repülőgépeivel 1973. január 26-a esti indulással egyszerre induló két különjáratot teljesítettek Budapest–(Moszkva–Taskent–Bombay–Rangoon)–Hanoi, majd határás pihenőt követően, immár harmadnap Hanoi–Saigon útvonalon. Az e járatokkal kiutazó magyar tisztviselők, katona, határőr és rendőr tisztek, tiszthelyettesek csoportjai január 28-tól, Dél-Vietnámban a *Nemzetközi Ellenőrző és Felügyelő Bizottság* magyar tagozatát (kontingensét) alkották.²⁶⁷ Az első járatpárt még az év február folyamán négy alkalommal követte egy-egy.²⁶⁸ A Bizottság magyar tagjainak tervszerű, összesen két alkalommal végrehajtott nagylétszámú, csoportos cseréjére a későbbiekben is *MALÉV*-különjáratok révén került sor,²⁶⁹ egészen a vietnámi szolgálat 1975. májusi befejezéséig. Összesen megközelítőleg 600 magyar szolgált Dél-Vietnámban, egyszerre nagyjából 290 fős létszámmal részt véve a nemzetközi (négy nemzet) feladatellátásban.²⁷⁰ Szintén a magyar vállalat biztosította a repülőgépet 1977. december végén az *Állami Bábszínház* indiai kiutazá-

²⁶³ > A magyar–finn barátsági hét mérlege. ; KERKAY ; Megérkeztek vendégeink a III. magyar–finn barátsági hétre.

A finn állammal a szocialista Magyarország igen kedvező diplomáciai és kulturális együttműködést tartott fent, amit részint előbbinek Szovjetunióval és a *Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsával* (KGST) való viszonya, részben a hagyományos magyar–finn kapcsolatok is megalapoztak.

> GYÖRI SZABÓ: 310. p.

²⁶⁴ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 130. p.

²⁶⁵ Például 1969. novemberében két magyar *Il-18* egy 145 fős jugoszláv munkáscsoporttal repült Belgrád–(Kairó–Khartúm)–Lusaka útvonalon. Akkor járt magyar repülőgép első alkalommal a zambiai főváros repülőtérén.

> FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 130. p.

> *Ferihegyi pillanatok.*: 18. p. ; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 132. p.

²⁶⁷ > BOTZ ; [Dr. BOTZ László ny. altbgy. adatközlései alapján.]

²⁶⁸ > A DIFK és a DNFF felhívása. [képmelléklet felirata alapján.] ; BOTZ ; Elutazott Vietnamba a második magyar csoport. ; Provokáció Huéban. ; Újabb magyar csoport utazott Saigonba. ; Újabb magyar csoport utazott Vietnamba.

A csoportok a *MALÉV Il-18*-as típusával teljesített másfél napos különjáratokkal Hanoi-ba, illetve Saigon-ba utaztak a legelső kettő 1973. január 26-ai menetét követően: február 12-én, február 15-én, február 22-én és utolsónként február 23-án.

²⁶⁹ Az első váltásra 1973. októberében került sor. Ekkor a *MALÉV* alig egy hónapja forgalomba állított, új *Tupoljev Tu-154* típusú repülőgépének egyikével 143 fő utazott Dél-Vietnámba, Budapest–(Moszkva–Aktyubinszk–Taskent–Karachi–Bombay–Rangoon)–Saigon útvonalon, illetve a Magyarországra hazatérő magyarokkal az ellenkező irányban. (Aktyubinszk mai neve Aktope, Nyugat-Kazahsztánban.) Az utasok a rövid műszaki pihenők idejét, az aktyubinszki kivételével, a repülőterek forgalmi épületében, a tranzitváróban töltötték. A szovjet határőrség tagjai csak Moszkvában ellenőrizték a különjárat utasait.

> [Dr. BOTZ László ny. altbgy. adatközlései alapján.]

A magyar repülőgépek későbbi útvonala Budapest–(Moszkva–Taskent–Karachi–Calcutta)–Saigon volt. A magyar kontingens megbízatásának lejártával, a Vietnámban szolgáló magyarok hazahozataláért küldött, utasok nélkül kiutazó repülőgép esetenként segélyszállítmányokat vitt a délkelet-ázsiai országba.

> Segítség Dél-Vietnámnak.

²⁷⁰ > GYÖRI SZABÓ: 312. p.

sához, majd 1978. januárjában a hazatéréshez is; akkor a 25 tagú művészegyüttes – nagy mennyiségű kellékeivel – egyhónapos vendégszereplésen vett részt.²⁷¹

A kereskedelmi különjáratok mellett az *Országos Mentőszolgálat* – 1957-ben, Budaörsi Repülőtér központtal létrehozott – repülőgépes csoportja a magyar fővárosból alkalmanként **külföldre, illetve ritkábban külföldről is szállított betegeket**. Elsősorban Magyarországon súlyosabban megbetegedett/megsérült, hosszabb kezelésre szoruló külföldieket szállítottak haza. Erre összesen hét csehszlovák *Let Aero Ae-45*, *Let Aero Ae-145 (Super Aero)*, majd 1962-től *Let L-200-D Morava* – legfeljebb kettő fő személyzet és egy fekvőbeteg szállítására alkalmas – repülőgép állt a légi mentők rendelkezésére.²⁷² A külföldi betegszállító utak Budapest-Ferihegy repülőtérrel indultak, illetve oda érkeztek; a főváros és a légi kikötő között a légijármű mellé álló mentő gépkocsi szállította az utast.

Az *Iljuszin Il-18*-as típus egyik–másik példányát már az 1960-as évek közepén időszakosan **áruszállításra** alakította át a *MALÉV*. Az így 13,5 tonna hasznos teher szállítására alkalmassá vált járművekkel teljesített hosszabb útvonalon szerződés szerinti légi teherjáratokat.²⁷³ Az egyik ilyen légijármű 1964-től, egy *Il-14*-es mellett kizárólag áruszállítási feladatokat látott el nemzetközi útvonalakon. Időszakos átalakítással repült egy második *Il-18*-as is például 1964. július utolsó harmadától, majd szeptemberben, továbbá 1966. júniusában is, amikor Kecskemét katonai repülőtéréről közvetlenül Londonba gyümölcsöket szállítottak, elsősorban a *Hungarofruct* vállalat megbízása alapján. (1964. szeptemberében egy úttal 13,5 tonnányi szilvát fuvaroztak. Az 1966. júniusi alkalmakkor összesen 400 tonna barackot szállított a magyar légitársaság. Ez megközelítőleg 30 légi utat jelentett a megrendelő és a *MALÉV* részére.) Az 1966. év első felében jelentősebb mennyiségben szállítottak külföldre rákot és piócat, továbbá 1.500 darab rádióvevő-készüléket, valamint még korábban, menetrend szerinti járaton Zürichbe békákat is. Egyes, jelentős értéket képviselő műtárgy-gyűjteményeket is légi úton szállítottak külföldi ideiglenes kiállításra. Természetesen nem csak a magyar, hanem számos esetben külföldi légitársaságok is fuvaroztak Magyarországra, illetve innét külföldre árut, sőt élőállatot is. A holland *KLM* például már 1966. májusában kétezer élő pulykát szállított az Egyesült Királyságból Ferihegyre, amelyeket aztán Pécsen neveltek fel, hogy megalapozzák a magyarországi pulykatenyésztést.²⁷⁴ Az 1967. évi áruszállító teljesítményhez képest a *MALÉV* 1968-ban jelentősen kisebb részarányt és rakomány-tömeget tudott elérni. Ennek elsősorban az volt az oka, hogy a magyar vállalatok az olcsóbb, de valutában fizetendő szállítást választották a drágább, de forintban megtérítendővel szemben. Ez az akkori nehéz devizagazdálkodást erősen megterhelte. A gyümölcskereskedelmi vállalat, a *Hungarofruct* már 1967-ben alig bérelt áruszállítás céljára magyar légijárművet. A *Terimpex* húsáru külkereskedelmével foglalkozó magyar állami vállalat részére a *MALÉV* 1967-ben még több mint száz közel-keleti járatot teljesített, a következő évben már csak néhányat tudott. Az említett kereskedelmi vállalat 1968-ban egy külföldi teherszállító légifuvarozási társaságot bízott meg nemzetközi szállításai teljesítésével, amelyet az *Douglas DC-7*-es típussal látott el.²⁷⁵

A magyar légitársaság – hogy visszaszerezze a piacvezető helyét a magyarországi légi teherszállítás területén – idővel már fagyasztott húsárúkat, keltetőtojásokat, majd kis-

²⁷¹ > Indiai vendégszereplésre utaztak.

²⁷² > B. B. I. ; CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 322–323. p.

²⁷³ > MÉSZÁROS – ZAINKÓ – ZSALUDEK: 37. p.

²⁷⁴ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 100. p. ; HATVANI ; Húszkilós pulykakakas. ; M. L. ; Nyári csúcsgazdálkodás a Ferihegyen.

²⁷⁵ > (*MALÉV*) 1968. évi beszámoló.: 5–9. p.

testű élőállatok (naposcsibék, csirkék, jércék, tyúk) fuvarozását is vállalta. Nagyobb állatok légi szállítását, a szocialista országok között elsőként, a *MALÉV* és a *Bábolnai Állami Gazdaság* kísérletezte ki 1970-re, majd fejlesztette tovább. Az élőállat-szállítványokat, a légijármű személyzete mellett, gyakran további két bábolnai gondozó is kísérte. Azonban minden igyekezet ellenére, a keletkezett szagokat az utasforgalomra visszaalakított járműveken – főként nyáron – sokáig érezték az utasok is.²⁷⁶ Míg a *MALÉV* által külföld viszonylatában szállított áruk (ide értve a személypoggyászokat, valamint a személyszállító repülőgépek csomagtereiben fuvarozott árukat is) 1960-ban 1.360 tonnát tettek ki, addig az 1965-ben elérte az 5.117 tonnát, majd 1970-ben pedig 6.125 tonnára növekedett.²⁷⁷ A légi teherszállítási üzletágának forgalma majd a *MALÉV* újabb és újabb sugárhajtású repülőgépeinek forgalomba állításával nőtt, mivel az utasszállításhoz egyre kevésbé korszerű *Il-18*-as típust mind gyakrabban foghatták be áruszállításra, különösen a kora őszi és késő tavasz közötti időszakokban.

A magyar légitársaság a tárgyalt kereskedelmi teherszállító különjáratok mellett alkalmanként segélyszállítványokat is fuvarozott természeti katasztrófa, vagy háború sújtotta országokba. A *MALÉV Il-18*-as repülőgépei magyarországi adományokat szállítottak például Algírba 1962. szeptemberében, majd Jordániába 1967. július 2-án, Pálermóba (Szicília) 1968. január 25-én, majd ismét ugyanide március 12-én.²⁷⁸ Ilyen jellegű, célú rendkívüli különjáratokra majd az 1980-as években is több alkalommal sor került.

A *MALÉV* 1969. március 15-én Debrecen–Budapest útvonalon repülte az utolsó belföldi menetrend szerinti légijáratát (ezzel közel négy évtizedre megszüntetve az ilyen légi forgalmat Ferihegyen).²⁷⁹ Ekkortól a budapesti repülőtér menetrend szerinti polgári légi utasforgalmát kivétel nélkül az államhatáron át közlekedő utazók tették ki.

A keletnémet *Interflug* után, az *Aeroflot* 1969. október 31-én indította meg az első, Budapestet is érintő nyugat-afrikai menetrend szerinti járatát. Ugyanettől a naptól a szovjet légitársaság *Il-18*-as típusú repülőgépe heti egy alkalommal Moszkva–Budapest–Tunisz–Bamako–Lagos útvonalon közlekedett. Ezzel egy időben a Moszkva–Budapest–...–Rabat viszonylat ferihegyi leszállását megszüntette a moszkvai székhelyű vállalat. A nigériai útvonal 1970. novemberétől nem érintette a magyar fővárost, helyette azt Bécsen keresztül repülte az *Aeroflot*.²⁸⁰

Az *Interflug* 1970. augusztusában heti 7 alkalommal repülte a Drezda–Budapest járatot (hatszor *Il-18*-as repülőgéppel, egyszer *An-24*-essel), és kétszer az augusztus 1-jén megnyitott Erfurt–Budapestet. Ugyanekkor a *MALÉV* és az *Interflug* Budapest és Berlin-Schönefeld között hetente már 36 menetet repült irányonként, *Il-18*-as vagy *Tu-134*-es repülőgépekkel, igaz egy részüket közbeeső leszállásként teljesítették (így például heti egyszer a Berlin-Schönefeld–Budapest–Tirana járatot, amely majd még 1989. nyarán is közlekedett, igaz akkor már csak kéthetente). A lipcsei nemzetközi vásár miatt, az *Interflug* két conakry-i járata 1970. augusztus legvégén akként módosult, hogy Budapest és Berlin közötti úton még leszállt Lipcsében is. Továbbá az előbb ismertetett okból kifolyólag augusztus 29-én, egy alkalommal a Nicosia–Berlin-Schönefeld mene-

²⁷⁶ > MÉSZÁROS – ZAINKÓ – ZSALUDEK: 10–11. p. ; *MTI*: *MALÉV* különjáratok Bábolnáról. ; SCHLETT: 82. p.

²⁷⁷ > *Statistikai Évkönyv, 1960.*: 199. p. ; *Statistikai Évkönyv, 1965.*: 187. p. ; *Statistikai Évkönyv, 1970.*: 276. p.

²⁷⁸ > FÖLDESI: *Öt évtized szármayakon.*: 97., 101. p. ; *MTI*: Magyar segítség a szicíliai lakosságnak. ; Újabb segély Szicíliának.

²⁷⁹ > ZSALUDEK: 21. p.

²⁸⁰ > *Aeroflot* 1970. nyári menetrendfüzete. ; *Aeroflot* 1971. évi nyári menetrendfüzete. ; Az *AEROFLOT* 52. „bemutatója”. ; *MALÉV* 1970. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1970. évi téli menetrendfüzete.

A nigériai fővárosban, Lagos-ban 1964. nyaráról magyar nagykövetség és (kül)kereskedelmi kirendeltség működött.

tet Nicosia–Budapest–Lipce–Berlin–Schönefeld módon repülte, s ugyanezekben a napokban több különjárat is indult Budapest–Lipce viszonylatban.²⁸¹ A brit *BEA* 1970. április 3-tól módosította a magyarországi viszonylatát, azt továbbra is heti kétszer, illetve a nyári hónapokban háromszor, de London–Budapest(–Bukarest) útvonalon teljesítette, immár 115 utas szállítására is alkalmas *Hawker Siddeley 121 Trident 2E* típussal.²⁸² Az útvonal hamarosan ismét csak a brit és magyar főváros között közlekedett. A belga *SABENA* 1970. nyarán magyarországi viszonylatát továbbra is *Sud Aviation S.E. 210 Caravelle* típusú repülőgéppel repülte, azonban azt Brüsszel–Budapest(–Bukarest–Isztambul) útvonalon teljesítette. A belga vállalat 1971-ben már csak heti egyszer, Brüsszel–Budapest(–Bukarest) járatot teljesített, miközben a *MALÉV* a belga és a magyar főváros között háromszor repült. Az 1972. évtől kezdődően mind a magyar, mind a belga légitársaság Bécs érintésével tartott fent légi járatot a két ország között.²⁸³ Majd 1974-től a Belgium és Magyarország közötti útvonalakat a *SABENA* és a *MALÉV* közösen üzemeltette, a magyar vállalat légijárműveivel. A *MALÉV* 1970. november elejétől nyitotta meg Budapest–Kijev–Moszkva útvonalát, amely esetében a csak a két szovjet város közötti (szovjetunióbeli belföldi) szakaszon közlekedni szándékozó utast nem vehetett fel.²⁸⁴

A **Budapesti Nemzetközi Repülőtér 1970. évi nyári járatforgalma** menetrend szerint, hetente 326 érkező és induló (azaz irányonként 163) járat volt, ekkor már valamennyi nemzetközi útvonalon közlekedett. Ez átlagosan, naponta 23 érkező, és ugyanennyi induló repülőgépet jelentett. Ezek közül továbbra is számos közbeeső leszállások révén érte el úti célját, lehetővé téve azok viszonylatában való közlekedést is. Hetente és irányonként Berlin–Schönefelddel 35 járat biztosított kapcsolatot, Prágával 21, Moszkvával 15, Bukaresttel pedig 14. A nyugat-európai viszonylatok közül a legtöbb kapcsolat Béccsel és Zürichhel volt, 8–8 alkalommal egy hét során; Amszterdamba, Frankfurtba és Párizsba 7–7, Londonba 6 repülőgép közlekedett egy hét leforgása alatt. Természetesen, a járatokat teljesítő eltérő típusú légijárművek utasbefogadó-képessége miatt, a szállítási teljesítményt, illetve annak elvi lehetőségét e számok nem arányosan tükrözik. A magyar fővárosnak átszállás nélküli, távolabbi tengerentúli légi kapcsolata ekkor Nyugat-Afrikával volt. Heti négy repülőgép, közbeeső leszállások állomásaként a guineai Conakry-val háromszor, a mali-i Bamakoval és a sierra leone-i Freetownnal kétszer, illetve a nigériai Lagos-szal egyszer biztosított utazási lehetőséget. Az 1970. év nyara folyamán, a budapesti repülőtérnek kiemelkedően legforgalmasabb viszonylata a kelet-németországi volt; Berlin–Schönefeld, Dreza és Erfurt repülőtereire hetente és irányonként összesen 44 járat került teljesítésre menetrend szerint. (Nyugat-Németország három repülőtérére akkor összesen 11 járatot üzemeltettek különböző légitársaságok.) A második helyen magyar-szovjet légi kapcsolatok álltak; Kijevbe, Moszkvába és Leningrádba 25 repülőgép közlekedett ugyanekkor.²⁸⁵ Az 1970. november 1-jével kezdődő **téli menetrendi időszakban** a heti menetrend szerinti járatforgalom jelentősen, 222-re csökkent (azaz irányonként 111-re). Ez átlagosan, naponta 16 érkező, és ugyanennyi induló repülőgépet jelentett. Egyes viszonylatokban számottevő csökkenés történt, például Berlin–Schönefeld viszonylatában a nyári 35 helyett csak 22

²⁸¹ > *Interflug* 1970. nyári 2. menetrendfüzete.

²⁸² > WOODLEY: 73. p.

²⁸³ > *MALÉV* 1970. évi nyári menetrendfüzete. ; *SABENA* 1971. évi nyári menetrendfüzete. ; *SABENA* 1972. évi téli menetrendfüzete.

²⁸⁴ > *MALÉV* 1970. évi téli menetrendfüzete.

²⁸⁵ > *MALÉV* 1970. évi nyári menetrendfüzete.

Szófia és Varsó viszonylatában 9–9 repülőgép biztosította utasok közlekedését, Kijevbe pedig 7.

repülőgép közlekedett, Moszkva esetében 15 helyett csak 10 járatot repültek, a korábbi négy Budapest–Róma útvonal helyett pedig csak egy került teljesítésre. Nyugat-Afrikába már csak heti egy járat közlekedett, amely révén Bamako, Conakry és Freetown repülőtérrel volt összeköttetésben a magyar főváros.²⁸⁶

A ferihegyi repülőtér – immáron kizárólag nemzetközi – be- és kilépő utasforgalma 1970-ben 802.304 fő volt, amelyből csak a *MALÉV* 329.980 utast szállított, azaz a teljes forgalom 41,13 %-át. A magyar légitársaság mellett a legjelentősebb külföldi továbbra is a keletnémet *Interflug* volt 164.305 utassal (20,48 %), illetve a szovjet *Aeroflot* 58.581 fővel (7,05 %). A „nyugati” vállalatok közül a nyugatnémet *Lufthansa* szállította Budapestre, illetve Budapestről a legtöbb utast: 43.964 személyt (3,97 %; megközelítőleg ugyanannyit, mint a csehszlovák *ČSA*, vagy a román *TAROM*). A fent ismertetett, magyar államhatárt átlépő légi utasok mellett további 93.152 fő „átmenő” (át-, vagy másként továbbutazó) utas is volt, akik a kiindulási államból, Budapest érintésével és ugyanazzal a járatral egy harmadik ország felé folytatták útjukat. A legtöbb átmenő utast a *TAROM* (13.969 fő), a *ČSA* (12.868) és a *Lufthansa* (12.146) szállította, a többi légitársaság ezektől jelentősen kevesebbet; a *MALÉV* e tekintetben, 3.663 utassal a nyolcadik helyen állt. A vámhatáron keresztül bonyolódó légi áruforgalom már 10.194 tonnát tett ki, amelyből közel 6 ezer tonnányi érkező volt.²⁸⁷ A *MALÉV* a menetrend szerinti nemzetközi légi forgalmából 2.242 járatot szocialista országok repülőtereire teljesített, amelyen 107.558 utas (éves átlagban 48 utas / járat) utazott. A tőkés országok városai viszonylatában²⁸⁸ 3.623 menettel 174.729 személy (átlagosan szintén 48 utas / járat) lepte át a ferihegyi határátkelőhelyet. (A magyar vállalat teljes utasforgalma, amelybe az átutazó, illetve külföldi célállomások között, Magyarország érintése nélkül, valamint a menetrenden kívüli járatral utazó személyek is rögzítésre kerültek, 358.640 fő volt 1970-ben. Menetrenden kívüli *MALÉV* járatral 47.693 utas repült, míg Magyarország érintése nélkül, csak külföldi városok között 28.660 személy utazott magyar repülőgéppel.)²⁸⁹ A ferihegyi repülőtérén, 1970-ben Magyarország valamennyi határforgalmának 5 %-a haladt keresztül.²⁹⁰

{ Nemzetközi kitekintés. } Míg Magyarország teljes (átutazók nélküli) nemzetközi polgári légi forgalma – amely szinte kizárólagosan megegyezett a ferihegyi repülőtérével – 1970-ben 0,802 millió fő volt, addig a lakosságában közel öt és félszer nagyobb Egyesült Királyság azonos adata 21,84 millió utast mutatott.²⁹¹ (A fél évtizeddel azelőttihez képest már javuló, de még így közel ötszörös különbség továbbra is számos okból eredt, többek között a két ország politikai és gazdasági súlya is jelentős befolyással bírt ebben.)

Az 1970. év júliusában 110 ország összesen 152 ezer állampolgára lépet be és ki Budapest légi határátkelőhelyen (ez naponta, átlagosan 4.900 főt jelentett). Ekkor már a repülőtér utasai közül számos személy követett el közokirat-hamisítást, vagy tiltott határátlépés kísérletét; a vámőrség már a korábbi időszakban is sok alkalommal fedett fel vám- és deviza-bűncselekményt.²⁹²

²⁸⁶ > *MALÉV* 1970. évi téli menetrendfüzete.

²⁸⁷ > *Statisztikai Évkönyv, 1970.*: 276. p.

²⁸⁸ Ide értendő a szocialista ország városán keresztül továbbmenő, kapitalista város végállomással üzemeltetett járatok is.

²⁸⁹ > *Budapest Statisztikai Évkönyve, 1971.*: 260. p. [E forrásban közölt statisztikai adatok a *MALÉV* menetrenden kívüli nemzetközi forgalmi adatait nem tartalmazzák.] ; *Ferihegyi pillanatok.*: 18. p. ; *Statisztikai Évkönyv, 1970.*: 276. p.

²⁹⁰ > *Idegenforgalmi Évkönyv, 1970.*: 26. p. [A beutazó külföldi és a kiutazó magyar látogatók adatai alapján.]

²⁹¹ > *The Statesman's Year-Book, 1972–1973.*: 119. p.

²⁹² > FEHÉR Béla

Az Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokság (OLLP) helyét 1957. elején a MN Vezérkar Légvédelmi Csoportfőnöksége vette át. Azonban ez az állapot ideiglenesnek bizonyult, mivel az már 1957. decemberében megszüntetésre került, és feladatát az újonnan létrehozott Országos Légvédelmi Parancsnokság (OLP) látta el.²⁹³ Magyarországról, légijárművel történt jogellenes külföldre távozásokra 1949. januárjától, mint már tárgyalva volt, több alkalommal is sor került. Azonban, a korábbi elkövetési módok – repülőgép önkényes külföldre vitele, majd a személyzet fegyveres kényszerítése – mellett,²⁹⁴ az 1960-as évektől megjelent egy újabb is. Az 1960. és 1981. között eltelt több mint két évtized során az engedély nélküli berepülések száma meghaladta a fél ezret.²⁹⁵ **A magyar légtérbe belépés és az ott közlekedés szabályainak megsértésére, az 1960-as évek végétől már embercsempészés miatt is több alkalommal sor került.** Az Ausztriából Magyarországra jogellenesen berepülő sport- vagy kisrepülőgépek határközeli területre történő leszállását követően, külföldre jogellenesen távozni szándékozó magyar állampolgárokkal a fedélzetén tért vissza a kiindulási államba. Az első ilyenre 1967. május 23-án 04:07 és 04:13 között került sor. Akkor az ausztriai Nikitsch (Füles) felől, a Győr-Sopron megyei Und térségében jogellenesen berepülő osztrák sportrepülőgép Lövő település határában, a 84-es főútra leszállt. Ekkor a légijármű vezetője a fedélzetére vett egy korábbi egyetemi hallgatót feleségével és két kisgyermekével együtt, majd sikeresen visszarepült Ausztriába. A kisrepülőgép mindössze 7 percet tartózkodott magyar légtérben, beleértve a földön tartózkodást is. Ennek hatására hozott ilyen eseményeket megakadályozó, illetve felszámoló intézkedéseket a BM Határőrség országos parancsnoka.²⁹⁶ Azonban a légi határsértéseket észlelő határőr alegység és támogatására kivezényelt erősítése, a berepülés–utasfelvétel–kirepülés rendkívül gyors eseménysorozatára – előzetes részletes adatok hiányában – érdemben intézkedni továbbra sem tudott. A korszakban érdekes módon, az első eset sajtónyilvánosságot kapott Magyarországon is.²⁹⁷ Talán részben ebből eredően is, a következő két évtizedben néhány hasonló sikeres külföldre szökésre is sor került. Azonban a magyarországi repülőterekről kiinduló, repülőgép-lopásra épülő újabb kísérletek még általában a felszállások előtt felszámolásra kerültek.²⁹⁸ Az ilyen jogellenes cselekmények mega-

²⁹³ > KOLLEGA TARSOLY: 427–434. p.

²⁹⁴ Egy testvérpár 1964. június 1-jén a Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSz) kezelésében lévő hajdúszoboszlói repülőtéren, a hangár feltörésével egy Zlin-326 (Tréner) típusú kétszemélyes repülőgépet eltulajdonított. A légijárművel sikeresen felszálltak és nyugat felé fordultak, majd két óra alatt, igen alacsony magasságban repülve átréptek a magyar légtérre. Ausztriához nagyon közel, Harka határában leszálltak, azonban a közeledő határőr járőrt észlelve felszálltak és az osztrák légtérbe távoztak. Végül a közép-ausztriai Scheibbs határában vezetéknek ütköztek és lezuhantak, a két fiatal sérüléssel ugyan, de túlélte az eseményt.

> ORGOVÁNYI: Tiltott határátlépési esetek a nyugati határon. ; [HA-TRU repülőgép ismertetése, web: <http://www.avia-info.hu/talalat.php?Ujtipus=2031> ; megtekintve 2019.07.19. 22:00]

²⁹⁵ > HALÁSZ Kálmán: Repülés engedély nélkül.

²⁹⁶ > 014/1967. BM. pcs. ; Ítélet a sportrepülőgépes tiltott határátlépési ügyben. ; Magyar tiltakozás az osztrák nagykovátnél. ; ORGOVÁNYI: Tiltott határátlépési esetek a nyugati határon.

A tervezett jogellenes külföldre távozást már 1967. május 9-én bejelentették a BM Panaszirodáján, amely az érintett személyek nevein kívül tartalmazta azt az adatot is, hogy Ausztria felől érkező sportrepülőgéppel Kőszeg térségéből kívánnak külföldre távozni. Ennek ellenére a megtett intézkedések nem voltak elegendőek a „disszidálás” megakadályozására.

> 014/1967. BM. pcs.

²⁹⁷ Az 1967. május 23-ai esetet részletesen ismertető MTI közleményt két nap múlva, többek között a Békés Megyei Népiújság, a Dunántúli Napló és a Somogyi Néplap is leközölte.

²⁹⁸ Az 1967. év első felében egy hatfős társaság tervezte el, hogy az enyingi MÉM repülőteréről (Siófoktól keletre) önkényesen elvisznek egy mezőgazdasági repülőgépet, és azzal Ausztriába távoznak. Azonban az egyikük feljelentése alapján a budapesti Déli pályaudvaron, a kijelölt repülőterre utazás kezdetekor a rendőrség előállította a férfiakat.

> ORGOVÁNYI: Tiltott határátlépési esetek a nyugati határon.

Repülőgéppel külföldre szökésének 1967-ben második felében egy újabb sikertelen kísérlete történt. Ez alkalommal két 16–17 éves gimnáziumi tanuló – akik közül az egyik a Magyar Honvédelmi Szövetség (MHSz) motor nélküli repü-

kadályozása és megelőzése továbbra is a *Magyar Néphadsereg* vadászpilóta alakulatainak feladata volt. A *BM Határőrség* által, 1961-től üzemeltetett három *Mil Mi-1*-es futár-helikopter kis sebessége és hatótávolsága miatt nem volt alkalmas járőrszolgálatra; e forgószárnyas repülő eszközök és személyzeteik alkották *BM Határőrség Légi Szolgálatát*.²⁹⁹ A magyar rendőrség légijárművei szintén nem tudtak ilyen feladatokat ellátni később sem; a gyorsabb repülőgépeik 280 km/óránál nagyobb sebességre nem voltak képesek.³⁰⁰ (A két szervezet légi szolgálatát 1974-ben vonták össze *Légirendészeti Parancsnokság* néven.) Az említett, 1967. májusi esemény után, annak nyomán még azév novemberében a belügyminiszter-helyettes utasítást adott ki a rendőrség részére. Ennek értelmében, a Magyarország légtérébe sportrepülőgéppel betévedt, önként vagy kényszerítve leszállt repülőgép-vezetőt és ügyét a területileg illetékes megyei rendőr-főkapitányságnak kellett átadni. Az eseményről értesíteni kellett a *BM Főügyeletet* vagy a *BM III. (Állambiztonsági) Főcsoportfőnökség Országos Akció és Hírközpontját*. Amennyiben személyi sérülés vagy a légijármű rongálódása is történt, akkor az előzőeken túl a *BM II/III–3. Osztályt* (a *Rendőrség Vízi- és Légiközlekedési Osztályát*) is azonnal értesíteni kellett.³⁰¹ A légtérfigyelés során a határőrség járőrei által észlelt légtérsértések jelentési rendjén valamelyest változtattak az 1970-es években. A gyorsaság céljából a járőrnek közvetlenül a honi légvédelmi ügyeletnek kellett jelenteni az eseményt (akár történt az légijárművel, katapultálás által, röpcédula átjuttatása révén; be- vagy kifelé). Ezt a saját határőrizeti őr felé csak utólag kellett megtennie. Ugyanez volt a teendő akkor is, ha a honi vagy szomszédos terület felett olyan repülést észlelt a határőr, amely (még) nem valósított meg légtérsértést. Az alacsonyan repülő, külföldről érkező légijárművek földet érése esetén – az őrre történt jelentést is köve-

lőgép-vezető kiképzésében részesült – a pécs-pogányi repülőtérrel kísérelt meg motoros kisrepülőgéppel felszállni, s Jugoszlávián át Olaszországba repülni. Azonban motorosrepülés gyakorlati ismeretének hiányában az végül megghiúsult. (Ekkor a két fiú gyalogosan, a Dráva határfolyót átúszva kísérelt meg külföldre szökni; azonban a határ közelében határőr-járőr feltartóztatta és előállította őket.)

› MARKOVICS

Két magyar, büntetett előéletű férfi 1974. márciusára időzítve tervezte, hogy repülőgéppel külföldre szöknek. Mialatt még egyikük, korábbi tiltott határátlépési kísérlet miatt börtönbüntetését töltötte a másikuk megkezdte megvalósítani az eltervezetteket. E szerint, Dunakeszi sportrepülőterén késő este ellopnak egy repülőgépet és azzal, az éjszaka folyamán külföldre repülnek. Az utóbbi személy a kiszemelt repülőtéren időközben kellő helyismeretre tett szert, és megtette a megvalósításhoz szükséges előkészületeket is, bár tényleges repülési ismeretekkel nem rendelkeztek. A két férfi tervét az fedte fel, hogy utóbbi alkoholtól bódult állapotban külföldre távozási szándékát hangoztatta, valamint államellenes izgatás miatt előzetes letartóztatásba került, a kihallgatások során fény derült az előbbieken részletezett előkészületére.

› HORVÁTH Nándor

Egy repülőgép-szerelő és gépkocsivezető társa 1969. május 18-án hajnalán Pátyról (Budapest nyugati térségében), a *MÉM Repülőgépes Növényvédő Állomás Zlin Z-37 Čmelák* repülőgépén sikeresen az ausztriai Neukirchenbe (Bécsújhelytől / Wiener Neustadtól délnyugatra) repült, majd menedékkertet kért.

› ORGOVÁNYI: Tiltott határátlépési esetek a nyugati határon.

²⁹⁹ › HADNAGY; NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

A *Mi-1*-es helikopterek legnagyobb sebessége 170 km/óra volt, s a jármű vezetője legfeljebb két főt tudott az utastérben szállítani. Ez előbbi megegyezett, vagy el sem érte a korabeli sportrepülőgépek gyorsaságát, így elfogásra, tettenérésre nem voltak alkalmasak. A *Határőrség Mi-1*-es helikoptereit felderítésen, határnyilaldek-ellenőrzésen kívül, árvíz idején mentésekhez is használták.

Az *BM Határőrség Országos Parancsnokságának* közvetlen alárendeltségében működő, Budapesten állomásozó *Légi Szolgálatot* 1967-ben egy főtiszt (majd később századosi rendfokozatú) csoportvezető irányította. Az állománytábla szerint további 3 fő helikoptervezető főtiszt (majd százados), 1 tiszt (majd törzsszállósi helyé átalakítva) rádiótechnikus, 1 tiszt (tzls.) különleges technikus és 3 tiszt (tzls.) szerelő technikus beosztása került nevesítésre, összesen 9 fő.

› A magasból. ; [A BM 16-454/2/1967 sz. iratban később, tollal végrehajtott át- és hozzáírás alapján.]

³⁰⁰ A *Határőrség* helikopterei egyszínű zöld festésen a katonai felségjelvényt viselték: vörös csillag közepén a belső csúcsokat érintő fehér korongban kisebb zöld korong; lajstromozásuk a katonai előírásoknak megfelelően csak számokból állt. A *Rendőrség* légirendészeti szolgálatának fehér alapon kék festésű légijárművei szintén ugyanezt viselték, valamint későbbi időktől már a „RENDŐRSÉG” feliratot is; lajstromjelüket „R” betűt kötőjellel két vagy három számjegy alkotta.

³⁰¹ › 23/1967. BM-h. ut. 81–83. pont

tően – a határőr járőrnek a helyszínre kellett sietni, a személyeket a kiszállásra történt felszólítást követően fel kellett tartóztatni. A repülőgép újbóli felszállását – az ügy kivizsgálásáig – akár fegyverhasználat árán is meg kellett akadályoznia.³⁰² Az 1960-as évek végétől **ismét előfordultak magyar katonai légijárművel történt külföldre szökések**. A szolnoki katonai repülőtérrel Taszárra 1969. augusztus 14-én áttelepülő repülőgép-csoport egyik *MiG-15bis*-zével az azt vezető repülőtszáz elhagyta útvonalát, és alacsony magasságban Jugoszlávia felett átrepülve az olaszországi Udine mellett szállt le.³⁰³ A következő hasonló esetre 1970. április 7-én került sor. Aznap egy gyakorló repülés során, *MiG-15*-ös repülőgéppel egy főhadnagy szándékosan és engedély nélkül áthaladt a magyar államhatár fellett, s a délszláv állam légterén keresztül szintén Udinébe repült, ahol politikai menedékjogot kért, majd kapott.³⁰⁴

Az *Országos Légvédelmi Parancsnokság (OLP)* 1973-ban megszüntetésre került, helyébe létrehozták az *1. Honi Légvédelmi Hadsereg-parancsnokságot* és a *Csapatrepülő Parancsnokságot*.³⁰⁵ A jelentősebb mélységű légtérsértés felderítésére / felszámolására, illetve a kijelölt és engedélyezett légi folyosókról letérő repülőgépek elfogására 1960-tól a *Magyar Néphadsereg* légierijének *MiG-19*-es vadász-repülőgépei, 1961-től a *MiG-21*-esei, majd 1979-től *MiG-23*-asok is készenlétben álltak. Utóbbi kettőnek 2.100 km/óra feletti végsebessége alkalmassá tette azokat bármilyen polgári légijármű rövid időn belül történő befogására. A légtér védelmét 1962. január 10-től teljes egészében átvette a magyar légierő, a készenlétet elsősorban a pápai és a taszári, esetenként a kecskeméti katonai repülőtereken állomásozó egységek adták. (A *MiG-15*-ösök 1969. elejéig adtak készenléti járőrszolgálatot, majd azokat hamarosan kivonták a tényleges szolgálatból is; a *MiG-17*-eket és *MiG-19*-eket 1973-ban helyezték üzemben kívül.)³⁰⁶ A honi légvédelem riasztására felszálló vadász-repülőgépek túlzott gyorsasága az államhatár közelében, tájékozódási vagy repülési hibából eredően a szomszédos ország légterének megsértését eredményezhette.³⁰⁷ Ezért alkalmazásuk csak a mélyebb légtérsértések esetében volt hatékony, valamint – a nemzetközi kapcsolatokra tekintettel – biztonságos. A magyar terület feletti jogtalan berepüléseket gyakorta Ausztriában közlekedő kisrepülőgépek követték el, amelyek a tájékozódás átmeneti elvesztése, vagy a rossz időjárás miatt tévedtek magyar államterület fölé.³⁰⁸ Azonban előfordultak

³⁰² > *Határőrizeti Szabályzat*. 1977.: 17–19. p.

³⁰³ > GY. FEKETE

A 903-as lajstromszámot viselő magyar vadász-repülőgépet az olasz hatóságok hamarosan visszaadták a *Magyar Néphadsereg*nek.

³⁰⁴ > Halálos ítélet. ; Megszegte esküjét.

A főhadnagytól távollétében „fegyveresen, szolgálati ténykedés felhasználásával elkövetett külföldre szökés” miatt halálra és mellékbüntetésként teljes vagyoneklkobzásra ítélték. (A korábbi hasonló esetekkel szemben, ez volt az első, ami sajtónyilvánosságot kapott.)

³⁰⁵ > KOLLEGA TARSOLY: 433–434. p. ; CSENDES László: 99. p.

³⁰⁶ > KÖVÁRI ; SZABÓ Attila: A gázturbinás repülőgép-hajtóművek és ...

³⁰⁷ Ilyenre került sor majd 1981. július 7-én, amikor egy járőrtevékenységet ellátó magyar vadász-repülőgép a nyugati magyar államhatár közvetlen közelében, a forduló során irányíthatatlanná vált, s a vezetője katapultálni kényszerült. Azonban a légijármű átsodródott Ausztria légterébe, majd ott – magyar területtől 700 méternyire – egy mezőgazdasági földön, a talajnak csapódva megsemmisült. Az osztrák területen leereszkedett, könnyebb sérülést szenvedett katonatiszt még aznap visszatérhetett Magyarországra. Ez is az egyik oka lett az azév őszen bevezetett, határőrségi határmenti helikopteres járőrszolgálatnak.

> Magyar repülőgép balesete. ; *MTI* közlemény 1981.07.18.

³⁰⁸ A korban nyilvánosságot kapott néhány eset jellemző példaként kerül ismertetésre. A *Klagenfurtból* 1973. november 29-én délután, Bécs-Schwechat repülőtérről tartó osztrák kisrepülőgép Graz térségében hóviharba repült. A rádióösszeköttetés megszakadása miatt a vezetője nehezen tájékozódott, végül a magyar légterbe áttévedt, s Vas megyében kényszerleszállást hajtott végre. A magyar légügyi műszakilag rendben találta a járművet és a rendőrhatalóság jóváhagyásával, az időjárás javulásával engedélyezték az Ausztriába történő visszatérést.

Továbbá hasonló volt az 1988. augusztus 31-e reggeli eset is, amikor a Linz-ből *Robin DR-400*-as egymotoros repülőgéppel érkező fiatal házaspár, a magyar határ osztrák oldalán fekvő Nickelsdorfnál kívánt leszállni. Azonban az oldal-

esetek utasszállító, de még katonai repülőgépek részéről is, illetve más, szomszédos ország irányából (elsősorban még Jugoszlávia felől).³⁰⁹ Az 1960-as évek végén, évente akár 20 esetben is felszállt légi határsértés miatt a készenléti vadászrepülő-pár. Számos esetben a jogosulatlan berepülést a légijármű vezetője rövid időn belül észlelte, s mire a magyar katonai repülőgépek a helyszínre értek, már visszatértek a határ túloldalára.³¹⁰

A katonai repülőgépek és a katonai alakulatok légi határátléptetése általában nem polgári repülőtéren történt, és külön szabályok (is) vonatkoztak ezekre. A külföldi állami légijárművek minden esetben, így idegen állam területén leszállást követően is, annak az ország államterületének részéhez tartoztak, amelynek lajstromjelét (azonosító számát) és felségjelét viselték.

A belföldi légi forgalom megszűnése után, a **ferihegyi repülőtér újabb átalakításának** köszönhetően tovább növelték a légi utasok rendelkezésére álló területet. Az 1970. február 4-én megkezdődött belső építkezések befejeztével, november 26-án átadták az induló és érkező utasokat, valamint útvonalukat immár teljesen elkülönítő két határterületet. (A korábbi egy vizsgálótermet az épület középtengelyénél, a belföldi utasok korábbi útvonala mentén egy fallal kettéosztották. Az induló utasok a főcsarnok északi lépcsője mellett léptek be a határterületre, míg az érkezők a vámvizsgálatot követően a déli mellett távoztak.) Ezen kívül 2.600 négyzetméterre bővítették az utasok által igénybe vehető helyiségek méretét. Ezek az átalakítások lehetővé tették a kiléptető és beléptető határforgalom-ellenőrzés teljes szétválasztását, így a gyorsan növekvő határforgalom hatékonyabb ellenőrzése volt megvalósítható.³¹¹ Ennek következményeként Ferihegyen hamarosan bevezették a kilépő, illetve belépő területparancsnoki szolgálatot is, amelyet tisztek láttak el. Feladatuk az induló vagy az érkező utasokat ellenőrző útlevélkezelők és sorállományú segéd-útlevélkezelők munkájának összehangolása, irányítása és felügyelete volt, valamint, hogy a forgalommentes időben a szolgálati terület elhagyását engedélyezze, nyílvántartsa. Az átkelőhely-ügyeletet továbbra is tisztek, főtisztek vezették.³¹² A ferihegyi FEP hivatalos helyiségei az épületnek a látogatóterasz két oldalánál levezető lépcsők között volt kialakítva. Az említett két lépcsőt továbbra is határőr biztosító járőr felügyelte, hogy illetéktelenek ne jussanak ki a forgalmi előtérre, illetve onnét fel, az emeleti szintre.³¹³

Az 1970-es években, továbbra is az **érkező légi járatok utasai** a repülőgéphez tolt lépcsőn az ott várakozó autóbushoz sétáltak, a kiszállítást a MALÉV földi utaskísérője segítette. E folyamatot egy határőr és egy vámőr felügyelte, de az utasokat, gyanús cselekmény észlelését kivéve, nem állították meg. Igen ritkán, indokolt esetben a légijármű ajtajában, vagy a lépcső alján ellenőrizték a kiszálló személyeket; elsősorban a

szél miatt átsodródott osztrák sportrepülőgépet hamar közrefogta a riadóztatott két készenléti vadász-repülőgép. Az elfogott osztrák repülőgép alacsony sebessége miatt Mi-8 katonai helikopter-párt küldtek a térségbe, amely a légtérsértő légijárművet a pápai katonai repülőtérre vezette és irányította leszállni. Az illetékes rendőrség által történt meghallgatásukat, és repülőgépnek üzemanyaggal történt ellátását követően, egy helikopter kísérete mellett, még aznap visszarepülhettek Ausztriába.

› MTF: Légtérsértés. (1988) ; Osztrák sportrepülőgép kényszerleszállása. ; [A Magyar Televízió 1988.08.31-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; <https://nava.hu/id/204170/> (megtekintve 2019.02.02. 22:30)]

³⁰⁹ Az Iran Air (Iran National Air Lines) Kairó–Bécs útvonal-szakaszán, 1967. március 1-jén közlekedő utasszállító repülőgépe, véletlenül, engedély és azonosítás nélkül berepült a magyar légtérbe, Vas megye déli térsége felett. Majd csak a magyar készenléti vadászrepülőgép-pár felzárkóztatásának észlelését követően tért vissza útvonalára, Ausztria fölé.

› ZSÁK: Mindennapos elfogások.

³¹⁰ › ZSÁK: Mindennapos elfogások.

³¹¹ › Ferihegyi pillanatok.: 18. p. ; FÖLDESI: Öt évtized szárnyakon.: 130–131. p. ; Határőrség 1906-1945-2007.: 40. p.

³¹² › FEJÉR Gábor

³¹³ › [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

repülőtéri közegészségügyi tisztviselők állították félre az olyan országból érkezőket, ahol éppen jelentős járványos megbetegedés volt. Ezt, még a fedélzeten kitöltött adatlapok alapján végezték.³¹⁴ A repülőgépnél várakozó buszra felszállókat a földi utaskísérő és egy hivatásos, vagy majd az évtized második felétől akár sorállományú határőr kísérte az utasforgalmi épület belépő útlevélkezelő csarnokába, a határőr fülkékhöz. A vízumkötelezett, de belépési engedéllyel nem rendelkezőt a belépő határterületen lévő *IBUSz* pulthoz irányították, ahol a repülőtéri vízumkérelmeket is intézhették az utasok.³¹⁵

A repülőtér határterületén **kilépő (induló) utasok esetében** meg kellett győződni arról, hogy valamennyi utas csak olyan légi járatra szálljon fel, amelyre az úti okmányának területi érvényessége szerint is jogosult volt.³¹⁶ Ennek elérésére az induló járatok indító ellenőrzését (utószűrését) hajtották végre, különösen, ha rövid időn belül különböző célállomásokra is indultak repülőgépek. Ezt továbbra is minden esetben hivatásos határőr végezte az adott járat beszállító-kapujánál, ahol ellenőrizte a kilépető-bélyegzőlenyomat meglétét – azaz a határforgalom-ellenőrzésen történt jogszerű áthaladást –, és az úti okmány területi érvényességét is. Ez különösen hatékony eszköze volt az útlevél-ellenőrzést követő járat- és / vagy okmánycserék felderítésére. Már beszállított járat esetében, néhány alkalommal felmerült az alapos gyanú, hogy az indulni készülő vagy a már levegőben járó repülőgépen utazó valamelyik személy tiltott határátlépést követett el. Az ilyen esetekben a *Budapesti FEP* ügyeletesének jogosultsága volt, hogy kezdeményezze a légijármű visszatartását vagy – az irányítótornyon keresztül – annak visszafordítását. Ilyenre ritkán ugyan, de majd egészen az 1990-es évek végéig sor került.³¹⁷ A budapesti kezdőállomással **induló repülőgépek és azok hajózó személyzetének** okmányait, valamint a vámkönyvet a repülőgépnél, vagy annak fedélzetén ellenőrizte a *Határőrség* és a *Vám- és Pénzügyőrség* egy-egy beosztottja.³¹⁸

Akárcsak korábban, az 1969-es új útlevélkezelői szabályzat szerint is, az **útlevél-ellenőrzésnek ki kellett terjednie** az okmány fajtájának, az azt átadó állampolgárságának, – a fénykép és személyleírás alapján – a személyazonosság megállapítására. Az úti okmány érvényességet, eredetiséget „kétséget kizáróan meg kell[ett] állapítani”, ennek maradéktalan végrehajtása érdekében az okmányvizsgálatot akár ismételten is végre kellett hajtani. Továbbá figyelmet kellett fordítani a vízumköteles állampolgár esetében a vízum érvényességére, az – átlépés irányának és az állampolgárság függvényében – átlépető-bélyegzők meglétének és eredetiségének vizsgálatára, s az esetlegesen szükséges mellékletekre is. A személyek adatait határfigyelőztetési nyilvántartásban minden esetben ellenőrizni kellett, és „szükség esetén”(!) a körözési listában is. A tiltó névjegyzék tartalmazta azon külföldiek adatait, aki Magyarországgal vagy „más szocialista állammal szemben folytatott ellenséges tevékenység” vagy államérdek miatt nem voltak beléptethetőek, továbbá azokat a korábbi magyar állampolgárokat, akik-

³¹⁴ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

Az 1970-es évek második fele tájékán, a *Ferihegyi FEP* bevezette a – vízummal nem rendelkező vízumkötelezett személyek kiszűrését, és külön autóbusszal történő szállítását célzó – szintén a repülőgép lépcsője aljánál végzett előszűrést. Azonban ez, akkor nem hozott jelentősebb előnyt a határforgalom-ellenőrzésben, így hamarosan ezt már nem végezték.

> [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

³¹⁵ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

³¹⁶ > *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 63. p.

³¹⁷ > BORS: Történetek a FEP-es időkben. ; HALÁSZ Kálmán: Itt az utas, hol az utas. ; [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

³¹⁸ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

nek állampolgárságát megfosztással szüntették meg.³¹⁹ Az útlevél kezelése az úti okmány (és esetleges mellékleteinek) átléptető-bélyegző lenyomatával történő ellátásával, és az okmány visszaadásakor megismételt személyazonosítással fejeződött be.³²⁰ Majd 1973. év folyamán, a ferihegyi repülőtéren 143 ország különböző útlevelével léptek át az utasok, ezzel e magyar határátkelő-helyeken fordult meg a legtöbb különféle állampolgárságú személy.³²¹

Úti okmány tekintetében elkövetett **közokirat-hamisítás felfedése esetén** a még be-nem-léptetett, vagy átszálló utast visszairányították abba az államba, ahonnan érkezett. Az ilyen személyeket, akárcsak a más okból visszairányítottakat, az esetenként elhúzódozó ügyintézés végéig, illetve a járatuk visszaindulásáig a repülőtéri tranzitszállodában helyezték el.³²² A hamis / hamisított úi okmánnyal az országból kilépni szándékozó személyt a határőrök előállították, és ellene az illetékes rendőri szervnél feljelentést tettek. Amennyiben egy külföldi utas úti okmányában a határforgalom-ellenőrzés során „rendellenességet” fedtek fel, akkor a személy feltartóztatása mellett, az esetről a FEP-nek azonnal értesítést kellett küldenie a KEOKH vezetőjének (távollétében a kijelölt helyettesítőjének). Utóbbi személy, a BM illetékes szervével történt egyeztetést követően döntést hozott a végrehajtandó intézkedésről, követendő eljárásról.³²³ Ez 1969. elején módosult, amikor a „vítés érvényességű útiokmánnyal rendelkező személyek átléptetése ügyében” a BM Határőrség Országos Parancsnoksága (OPK) Határforgalmi Osztályának vezetője (kijelölt helyettesítője) hoz(hat)ott döntést.³²⁴

A magyar, valamint a nem továbbhaladó járatot teljesítő külföldi repülőgépeket induláskor / érkezéskor **át kellett kutatni**. Ennek elsődleges célja az volt, hogy a megbújt határsértőket (főként az akkor fennálló magyar jogszabályok megsértésével külföldre szökni szándékozó személyeket, azaz „disszidenseket”), csempészárukat, illetve tiltott tárgyakat felderítsék. Ebből kifolyólag a kutató-biztosítóknak ismerniük kellett a Budapesten gyakran megforduló repülőgép-típusok felépítését, valamint a rejtek- vagy búvóhelyként felhasználható részeit is. (A MALÉV egy-egy új típusának bevezetésekor, a határ- és pénzügyőrség érintett állományának közvetlen vezetői részére gyakorlati típusismertetés szerveztek.) A csak szocialista országok között közlekedő légitársaságok kutatását a légitársaság alkalmazottja is elvégezhetette. A határőrségi kutatás alól mentesültek a Budapesten közbeeső leszállás erejéig tartózkodó repülőgépek, valamint a kormányzati utakat teljesítő légitársaságok; utóbbiaknál ezen ellenőrzést a BM Kormányőrség hajtotta végre.³²⁵ A külföldi repülőgépeket érkezés után, a MALÉV légitársaságát indulás előtt vizsgálták át. A polgári ruhában (szerelőruhában) dolgozó kutató-biztosító járőr, a szerelők által vezetett műszaki munkalapon, az aláírásával hagyta jóvá

³¹⁹ A talán még létező közvélekedéssel ellentétben, meglehetősen kevés személyt fosztottak meg magyar állampolgárságától. Ezek mindegyike a Magyar Közlöny országos hivatalos lap hasábjain kerültek kihirdetésre. Az 1957 és 1993 között eltelt 36 év során mindössze 202 főt sújtottak e büntetéssel (is), amely magával hordozta a teljes vagyonelkobzást. A jogellenesen külföldre távozóktól, illetve azoktól akik bár törvényesen utaztak ki, de azután engedély nélkül telepedtek le idegen államban (azaz „disszidálók”-tól) – önmagában a cselekményük elkövetéséért – magyar állampolgárságukat nem vonták meg.

> LÖRINCZ

³²⁰ > *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 58–60. p. ; 01/1967. BM. ut.

A ferihegyi repülőtéren belépésre jelentkező, a figyelőztetési nyilvántartásban szereplő, vagy más szempontok szerint megfigyelni kívánt személyek repülőtérrel történő követését és megfigyelését a BM Határőrség ferihegyi állománya segítségével a BM III/6. Osztály hajtotta végre.

> 0011/1970. BM. ut.

³²¹ > PETHES – URBÁN

³²² > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

³²³ > 01/1967. BM. ut.

³²⁴ > 10–292/1969. nyt. sz. ; 10–334/1970. nyt. sz.

³²⁵ > *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 64., 71. p.

az üres repülőgépbe történő belépést, mind kiszolgálás, mind utazás céljából. A „lekutatatott” légijárműveket folyamatosan határőr járőr biztosította, megakadályozandó, hogy „határsértők és illetéktelen személyek” feljussanak a fedélzetére, vagy a csomagterébe. A biztosító határőr a kutatást követően is, minden alkalommal (szóban) engedélyezte a repülőgépre történő felmenetelt és a lejövetelt is, mind a személyzet, mind az utasok részére. A kormányzati különjáratú repülőgépet a *BM Határőrség* repülőtéri helyi szerve a *BM Kormányőrséggel* együttműködve biztosította. A kutató-biztosító határőr feladata volt továbbá a légijármű személyzet úti okmányainak ellenőrzése is, amelyeket a magyar légitársaság alkalmazottai esetében csak az év első és utolsó utazása során kellett ellátni ki-, illetve beléptető lenyomattal. A kutató- vagy járőrszolgálatot ellátó határőrök is egyenruhás állománnyá váltak 1974-ben. Akkortól ellátták őket rádió adóvevő-készülékkel is, és a feladatot esetenként kutyás járőr által hajtották végre.³²⁶

A *Budapesti FEP* állománytábláját 1970. áprilisában kibővítették, a korábbi tíz főútlevelkezelői helyet 15 főtiszti helyre módosították. Az évről-évre növekvő utas- és légijármű-forgalom, valamint a gyarapodó feladatok miatt majd 1971-ben egy szakasz sorállományú határőrrel erősítették meg a ferihegyi *FEP*-et, akik főként járőr, kutató és biztosító feladatokat láttak el. Az 1970-es évek közepére újabb átszervezés és bővítés következett be. A géptávírásszok számát 4-ről 5 hivatásos tiszthelyettesre módosították; az útlevelkezelők beosztásait jelentősen átalakították, a főútlevelkezelők számának jelentős csökkentése mellett. Ekkortól az útlevelkezelői csoport megszűnt, annak volt tagjai közvetlenül a *FEP* parancsnok alá kerültek, az utasforgalmat 2 főútlevelkezelő főtiszti és 24 útlevelkezelői tiszti beosztás feltöltése révén ellenőrizték. Ezzel egy időben, Ferihegyen megszűnt a *FEP* operatív helyettesi beosztás.³²⁷ A sorállományú határőrök közül 8 fő már segéd-útlevelkezelőként, 16 rendfokozat nélküli pedig kutató-biztosító járőrként teljesítette szolgálatát.³²⁸ (A *BM Határőrség* 1971. júliusi országos összlétszáma 3.003 hivatásos tiszt, zászlós és tiszthelyettes, valamint 13.061 sorállományú határőr és 1.595 polgári alkalmazott volt.)³²⁹ A budapesti repülőtéren valamennyi határőri tevékenységet még továbbra is polgári ruhában végezték, állománybesorolástól függetlenül.³³⁰

A *FEP*-eken szolgálatot ellátó hivatásos állományú útlevelkezelők és főútlevelkezelők mellett kinevezésre vagy – az előbbieik közül – megbízásra került ún. technikai tiszt is. Feladata volt ismerni az úti okmányokat és azok hamisítási módjait és tapasztalatait, továbbá a felfedett okmány-hamisításokról, búvóhelyekről a meghatározott

³²⁶ > BORS: Ferihegy 25 éve. ; *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 71–73. p. ; PETHES – URBÁN [képmel-
léklet alapján]

³²⁷ > MARTINKÓ Károly: Már várták... ; NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ... ; [0963/1970. BM. ut., amely feldolgozása a BM 16-454/2/1967 sz. iratban található.] ; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

³²⁸ > [A BM 16-454/2/1967 sz. iratban később, tollal végrehajtott át- és hozzáírás alapján.] ; [BHI történeti össze-
fogalójának (2001) adatai alapján.]

A ferihegyi határőr egységénél az állampárt és annak politikája az *MSzMP Budapesti FEP Bizottsága*, a *Kommunista Ifjú-
sági Szövetség (KISz) Budapesti FEP Bizottsága* és a *Közalkalmazotti Szakszervezet Budapesti FEP Bizottsága* révén volt
jelen, és érvényesült a „polgári” vonalon.

³²⁹ > NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

³³⁰ > BORS: Budapest, Ferihegy. ; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

Az egyszerű, köznapi ruhát a sorállományú határőrök maguk biztosították. Azonban a hivatásos határőrök, elsősor-
ban a vezető beosztásúak, valamint vízumkiadói, indítói, kiléptető útlevelkezelői feladatot ellátók részére a *MALEV* söté-
téték öltöny formaruhát biztosított. Ezen állománycsoport részére előírás volt a sötétkéék ruházat, fehér ing és nyakkend-
ő, nyáron könnyítésként zakó és nyakkendő nélkül viselték az inget. A határőröket és a repülőtér más dolgozóit alap
esetben semmi nem különböztette meg. Azonban az utasok, a ferihegyi alkalmazottak általában tiszttában voltak azzal,
hogy kik a *BM Határőrség* beosztottjai. Az indító szolgálatot ellátók „PASSPORT CONTROLL” feliratú vörös karsza-
lagot viseltek megkülönböztetésül.

> [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

fényképfelvételeket el kellett készítenie, s mindezeket túl adatokat kellett gyűjtenie az eredeti úti okmányokról és bejegyzésekről is.³³¹ A ferihegyi hivatásos állomány részére már az 1960-as évektől biztosítottak állami vagy helyi szintű nyelvi képzést. Az 1970-es évek második felében, a *MALÉV*-vel kötött együttműködés keretében orosz nyelvtanfolyamot is szerveztek.³³²

A *Budapesti FEP*-nek együtt kellett működnie, a *KEOKH* határkirendeltség, a repülőtéri vámhivatal és más hatóságok mellett a *MALÉV* egyes részlegeivel, szerveivel is.³³³ (A *MALÉV*-vel kialakult kollegiális, jó viszony egészen a légitársaság megszűnéseig hatékonyabbá tette a határrendészeti munkát.) A *MALÉV*, mint a repülőtér üzemeltetője, a légi kikötő területének és létesítményeinek védelme érdekében, 1962-től üzemőrséget (polgári fegyveres őrséget) tartott fent, amely feladatait a határőrséggel és a rendvédelmi szervekkel egyeztetve és együttműködve hajtotta végre. Feladatuk volt a hangárokból vagy azok előterén tárolt repülőgépek őrzése is. A rendőrség a forgalmi előtérben és a nyilvános területeken tartotta fent a közrendet és közbiztonságot.³³⁴ A *Budapesti FEP* és a *MALÉV* együttműködéséhez tartozott, hogy utóbbi a repülőtéri tranzitszállodában egy szobát biztosított a hivatásos határőrök elszállásolására. A szoba három fő elhelyezését tette lehetővé, s az átmeneti lakhatás megoldása mellett a *FEP*-nek előnye származott abból is, hogy az ott lakók szükség esetén munkába rendelkezhetők voltak.³³⁵

A vámellenőrzés minden határt átlépő személy esetében továbbra is tételesen végrehajtásra került, mind az érkező, mind az induló utasok, mind a légijármű személyzete esetében. Amennyiben a vámhatóság a magyar állampolgárságú utasnál jelentős szabálytalanságot fedett fel, akkor a határőrség illetékes szerve, Ferihegyen a *Budapesti FEP* illetékese bevonhatta az utazó útlevelét, amelyet ezt követően megküldött a kiállító hatóságnak.³³⁶ Az előzetes engedély alapján, fegyver- és lőszerkísérő igazolványra jogosultak részére ezen okmányt a *Budapesti FEP* vezetője volt jogosult az általa felügyelt határátkelőhelyeken kiállítani.³³⁷

A magyarországi (és a külföldi) légiközlekedésben a **határforgalom-ellenőrzés helyszíne** a légi kikötő utasforgalmi épületének kijelölt helyiségei voltak, amelyek az induló, illetve érkező utasok repülőtéri útvonalán helyezkedtek el. Azonban, bizonyos esetekben, előre engedélyezetten ettől eltértek. Elsősorban a minisztérium által utaztatott nagyszámú hivatalos csoport(ok) gördülékenyebb ellenőrzése miatt alkalmazták a repülőtérén kívüli helyszínen történő határforgalom-ellenőrzést. Ilyen volt a Dél-Vietnámba 1973. elején kiküldött magyar tisztviselők, katonák és határőrök kiutazása (ld. fentebb) is. Az ő határforgalom-ellenőrzésüket a zártkörű búcsúztatás helyszínéül szolgáló *Zrínyi Miklós Katonai Akadémia (ZMKA)* Hungária körúti épületegyüttesének színháztermében hajtották végre. Az összegyűjtött útleveleket a kirendelt útlevélkezelő ellenőrizte és látta el bélyegzőlenyomattal; az okmányokat a csoport megbízott vezetője osztotta szét az utazóknak. A személyes poggyászok vámellenőrzése szintén itt történt meg; a szolgálati felszereléseket, egyenruházatot központilag, névre szólóan

³³¹ > *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 33–34. p.

A fent leírt munkakör, illetve végzettség mai megnevezése „okmányvizsgáló”.

³³² > FEJÉR Gábor ; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

³³³ > *Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat*. 1969.: 78–80. p.

³³⁴ > 01/1971. BM-KPM-PM. ut. ; 10–27/1/A/1971. nyt. sz. ; ZÁINKÓ: Ferihegyi dátumok.

³³⁵ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

Az elszállásoltak külön kulcsot kaptak, hogy az épület(szárnny) forgalommentes időszakában történt lezárása idején is, be- és kimehessenek a szobát is magába foglaló tranzit területre.

³³⁶ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

³³⁷ > 10–292/1969. nyt. sz. ; 10–334/1970. nyt. sz. ; BORS: Útlevélkezelő lettem.

csomagolták, és az utazás napján a raktárból továbbították a repülőgéphez. Az ZMKA-ból az ellenőrzött személyeket buszokkal egyenesen a ferihegyi légikikötőbe, az ünnepélyes állami búcsúztatás helyszínére vitték, ahol – a rendezvény lezárását követően – további repülőtéri ellenőrzés nélkül a fedélzetre szálltak.³³⁸ (A repülőtéren kívüli útlevél-ellenőrzés gyakorta kevésbé volt szigorú, mint a repülőtéren, mivel államilag szervezett, szolgálati külföldre utazásokról volt szó, elsősorban hivatásos állományúak, diplomata útlevéllel rendelkezők részéről.³³⁹ A kormányzati utazások lebonyolításának és határforgalom-ellenőrzésének ismertetése e fejezet végén, külön alfejezetben kerül ismertetésre.)

Nemzetközi légisport rendezvényre induló magyar **repülőgépek és személyzeteinek, utasainak vidéki, alkalmi határátlépése** már az 1960-as évek legvégén sem volt példa nélküli. Az 1969. évi, újságírók és pilóták VIII. lengyelországi navigációs túraversenyére, PZL-101A Gawron típusú repülőgéppel 1969. május 3-án két magyar versenyző és kétfős kíséretük Miskolcra indult. Őket a *BM Határőrség* és a *PM Vám- és Pénzügyőrség* kirendelt munkatársai a miskolci repülőtéren léptették ki. A felszállás előtt értesültek, hogy a csehszlovák hatóságok a Hidasnémeti–Kassa közötti légi határkaput lezárták. Ebből eredően a két versenyző és kíséretük végül az esztergomi kapun keresztül, Miskolc–Esztergom–Nowi Targ útvonalon érték el Lengyelországot. (Magyarországra visszafelé, szintén az esztergomi légtéren keresztül Ferihegyig repültek, ahol megtörtént a határrendészeti szempontok szerinti beléptetésük.)³⁴⁰ Azonban a kisrepülőgépekkel történő határátlépés elsődleges helyszíne továbbra is Budapest-Ferihegy maradt, s nem csak a külföldiek, de a magyar repülők esetében is. Ferihegytől eltérő repülőtéren az előbbieken említetten kívül gyakrabban történt határátlépés különjáratú **teherszállító repülőgépek és személyzetei** részéről. Már 1964. júliusában, majd éveken keresztül, évente akár számos alkalommal is repültek az Egyesült Királyságba Kecskemét katonai repülőtéréről felszálló *Il-18* repülőgépek, amely során a *MALÉV* szerződés szerinti gyümölcszállító különjáratokat teljesített. Ezen alkalmakkor a személyzet útlevélvizsgálata, valamint a vámellenőrzés és a rakomány növény-egészségügyi szemléje is a kecskeméti légi támaszponton történt.³⁴¹

A menetrend szerinti járatok hajózó személyzetének részére 1972. áprilisában lépett életbe Magyarországon – itt első alkalommal – általános vízummentesség. A kommunista országokra megkötés nélkül volt alkalmazandó, azonban a tőkés országok légitársaságának légi személyzete csak viszonyosság fennállása esetén volt részesíthető a kedvezményben. A vízummentesség kizárólag a hajózó állomány járatának indulásáig, és csak Budapest területére volt érvényes (így lehetőség volt a városi szállodában történő éjszakázásukra is). A beléptetést a kitöltött kék nyomtatott felületű (fénykép nélküli) be- és kiutazó adatlappal, valamint érvényes útlevéllel, vagy szakszolgálati engedéllyel, vagy személyi igazolvánnyal biztosították a tiltónévjegyzékben nem szereplő személy részére. Ez egyúttal útlevél-mentességet is biztosított a szükség esetére. A határátlépés tényét rögzítő átléptető-bélyegző lenyomatokat csak az adatlapon helyez-

³³⁸ > BOTZ ; Útnak indult Dél-Vietnamba a nemzetközi ellenőrző és felügyelő bizottságban résztvevő magyar küldöttség. ; [Dr. BOTZ László nyá. altbgy. és BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlései alapján.]

³³⁹ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

³⁴⁰ > MESTER – ZÉMAN

A PZL-101A Gawron típusú repülőgép átlagos hatótávolsága 240 km volt. Ebből eredően Miskolctól, az eredetileg tervezet útvonaltól kerülő úton, a nowi targe repülőtérig szükség volt a repülőgép említett esztergomi leszállására, üzemanyag-felvétel céljából.

A *BM Határőrség* 9. (Miskolci) *Kerületparancsnoksága* már 1963. őszén is rendelkezett „Miskolc-Repülőtér” feliratú, 1962 M (mintájú) átléptető-bélyegzővel.

³⁴¹ > HATVANI

tek el – amelynek a megfelelő részét beléptetéskor, majd kiléptetéskor bevonták –, az úti okmányt nem kezelték. A hajózó személyzetet ez esetben is az érvényben lévő előírások szerinti vámmellenőrzés alá kellett vonni.³⁴²

Az diplomáciai futárok (akár esetiek is) és a diplomáciai poggyászok védelmét is rögzítő 1961. évi, Bécsben kelt nemzetközi szabályozásához Magyarország 1965. szeptemberében csatlakozott. Ez egységes előírások szerint biztosította a küldemény és szállítójának mentességét, mind átutazás, mind pedig a fogadó államba érkezés esetére. Egyúttal megteremtette a **repülőgép-parancsnoki futár** intézményét is, amelyet a magyar *Külgyminisztérium* a *MALÉV* járatai révén alkalmazott, vett igénybe (a légiközlekedési vállalat fennállásáig mindvégig). Az ilyen esetekben, az egyezményes szabály értelmében, a repülőgép parancsnokát el kellett látni azon hivatalos jegyzékkel, amely a – jellegükre utaló feliratot viselő – diplomáciai csomagok számait tételesen feltüntette. A küldeményt ez esetben is megillette a diplomáciai sérthetetlenség és mentesség, azonban a repülőgép-parancsnok (közkeletű megnevezésén a „kapitány”) maga ezt nem élvezte. A küldeményt külügyminisztériumi hivatalnok vitte a repülőtérre és közvetlenül a parancsnoknak adta át, a célállomáson pedig a külképviselő munkatársa jogosult volt a repülőtéren a „kapitánytól” közvetlenül és szabadon birtokba venni azt. Ugyanezek a szabályok érvényesek lettek a Budapestre érkező, az egyezményt aláíró államok repülőgép-parancsnoki futárpostáira is.³⁴³ Mindezen előírások felügyelete és biztosítása a határforgalomban résztvevő hatósági személyek feladata volt.

{ Nemzetközi kitekintés. } Légi járatoknak az 1960-as évek legvégére egyre gyakoribb, fegyverrel történt önkényes hatalomba kerítésének (közkeletű elnevezésén repülőgép-eltérítésnek) esetei az utasbiztonsági ellenőrzések számottevő változtatását követelték meg sok országban. Az 1970. szeptember 6-án elkövetett, négy repülőgép és utasainak egyidejű túsul ejtésének³⁴⁴ tapasztalatai azonnali lépésre kényszerített számos nagy forgalmú repülőtér rendvédelmi szervét. Ezért a polgári légi közlekedésben utazók általános utasbiztonsági ellenőrzését napokon belül bevezették; azonban az eredményesen alkalmazható műszaki megoldások rendszerbe állításáig sok repülőtéren – hetekig, hónapokig, sőt, számos helyen még évekig – kézi átvizsgálást végeztek.³⁴⁵ (Az ellenőrzések nem csak a nemzetközi, hanem a belföldi légi járatokat is érintették.)

³⁴² > 03/1972. BM. ut.

Már a korábbi évektől kezdődően, a *MALÉV* légi személyzete is hasonló könnyítésben volt részesítve számos célállomásukon. Ebből eredően, a viszonyosság elvén léptették életbe az új magyar szabályt.

³⁴³ > 1965/22. tvr. 2. § 27. Cikk, 40. Cikk 3. bek.

³⁴⁴ A *Nemzeti Front Palesztina Felszabadításáért (PFLP)* nevű terrorszervezet számos tagja 1970. szeptember 6-án négy különböző légiközlekedési vállalat, négy különböző városából felszálló légijárművét kerített önkényesen, fegyveresen hatalmába. (Az eset a repülőgépek és a túsók fogva tartásának jordániai helyszíne után, „Dawson's Field”-ként vált közismertté. A repülőtér Zarqa város kerületében fekszik, s a korábban brit használatban lévő repülőtér angol elnevezését a világsajtó tette elterjedté.) A repülőgépek utolsó utasai végül október 1-jén szabadulhattak ki elrablóiok fogságából.

³⁴⁵ Az Amerikai Egyesült Államokban már 1969. októberétől több repülőtéren is alkalmazni kezdték az utasok metronomára mentén elhelyezett, fémtárgyakat jelző készülékeket (magnetométert). E kapu már egyszerű kijelző (lámpa vagy tús műszer) révén jelezte az utasok ruházatában, kézi poggyászában lévő fémet. Londoni repülőtéren hasonló már 1970. elején kísérleti üzembe állt. Tokió-Henada légi kikötőben pedig azév nyarán kezdték el alkalmazni.

Az 1970. szeptember 14-i négyeszes repülőgép-eltérítés hatására hamarosan – más helyszínek mellett – a Párizs-Orly repülőtéren, valamint nyugat-német légi kikötőkben is bevezették az induló utasok ellenőrzését. Ez a kezdeti hetekben, a személyek ruházatának és kézi poggyászainak még mindössze kézzel történő átvizsgálását jelentette, ami igen időigényes volt. A fémmjelző kapuk üzembe állítása a Német Szövetségi Köztársaság nagyobb és közepes repülőterein 1971. nyarára valósult meg. Azonban e biztonsági berendezés rendszerbe állítása számos légi kikötőben még néhány évet váratoztatott magára, s a fejlesztések idővel a korábbi kapuk cseréjét is megkívánták, eredményezték.

A csomagok hatékonyabb ellenőrzésére folytatott fejlesztések eredményeként, már 1973. közepén a New York-JFK repülőtér, valamint a nyugat-berlini rendőrség is üzembe helyezett egy röntgensugaras átvilágító készüléket. A Párizs-Charles de Gaulle légi kikötőben 1975. január legelejétől kezdték alkalmazni ezen eszközt. A rövid idejű és gyenge sugárzást kibocsátó röntgen-készülék televízió-kijelzője révén az ellenőrző vám- és rendőrök a poggyász fém tartalmát

A Ferihegyi Repülőtéren az induló utasok és poggyászaik repülésbiztonsági ellenőrzése a korábbi évekhez hasonlóan alkalom-, illetve szűrőpróba-szerűen történt. Budapestről induló nemzetközi légitársaság első alkalommal 1970. szeptember 14-én érintett **légitársaság önkényes hatalomba vétele**. Aznap a román *TAROM* légitársaság RO-233-as, Bukarest–Budapest–Prága járatára, a magyar fővárosban felszálló három felfegyverkezett magyar állampolgár repülés közben hatalmába kerítette a repülőgépet (egyikük feleségének és két gyermekének társaságában), és azt – a „nyugatra” menekülés szándékával – sikeresen Münchenbe térítette el.³⁴⁶ Részben ennek hatására, 1971. február 1-jén (négy és fél hónappal később) a belügy-, a pénzügy-, valamint a közlekedés- és postaügyi miniszter együttes utasításban rendelte el a légi utasok, valamint a határterület fokozottabb ellenőrzését. A korábbi budapesti szűrőpróba-szerű **csomag- és ruházat-átvizsgálást** ezt követően immár minden légi utas esetében végrehajtották, a diplomáciai futárposta és -poggyász sérthetetlenségére vonatkozó előírások figyelembe vételével. A nemzetközi közforgalmú utasszállítást végző repülőgépekre kilépő (elutazni szándékozó) utasok poggyász- és személy-ellenőrzésének végrehajtására a *PM Vám- és Pénzügyőrség 2. számú (ferihegyi) Vámhivatala* került kijelölésre, amely végrehajtásához a *Budapesti FEP* segítséget nyújtott. Ugyanekkoról a repülőtér légi oldalára, nem utazó, de ott tartózkodásra jogosult személyek³⁴⁷ csak – a korábbiakat felváltó – külön engedély birtokában léphettek, akik biztonsági ellenőrzésére a repülőtér kilépő vámellenőrzési helyszíne került kijelölésre. A határterületre belépők és ott tartózkodók jogosultságát a *FEP* kijelölt állománya ellenőrizte. A *Budapesti FEP* parancsnoka rendkívüli esemény bekövetkezésekor, a légiközlekedés ellen irányuló jogellenes cselekmények megakadályozása és felszámolása végett jogosult volt valamennyi repülőtéri rendvédelmi szerv tagjai részére parancsot adni. Az 1971. február 1-jén, illetve március 1-jén életbe lépő új szabályok végrehajtása és betartatása miatt megnövekedett munka maradéktalan végrehajtásának érdekében, a repülőtéri határőr alegység megerősítésére az országos parancsnok egy 32 fős szakaszt vezényelt Ferihegyre. A kezdeti előírásokat és intézkedéseket hamarosan módosították, tovább szigorították.³⁴⁸ A vámőrség által végrehajtott utasbiztonsági ellenőrzés végrehajtásához

könnyebben azonosíthatók. (Már ezek a készülékek sem tettek kárt a fényképezőgép-filmekben, és a magnetofon-szalagokban sem.) Prága–Ruzyně repülőtérén már 1975. végén működött csomagátvilágító röntgenberendezés. (Csempészáruk felfedése érdekében már 1928-ban alkalmaztak hordozható röntgenkészüléket az Egyesült Államok kikötőiben és a mélységi ellenőrzések során. Azokban az években az elsődleges cél az volt, hogy az akkor teljes tilalom alatt álló szeszszital csempész-rejtekhelyeit megtalálják. Ez az eljárás akkor még időigényes és költséges volt, hiszen a készített röntgenfelvétel még filmre készült, s azt elő is kellett hívni.)

› A prohibíciós detektívek. ; Ellenőrzés. ; F.E.: Nem találják a fekete dobozt. ; Itt nincs esélyük a légi kalóznak. [Képmelléklet és képaláírás.] ; Mi van a bőröndben? ; Mit lehet csinálni a géprablókkal? ; *MTI*: A gerillák feltételei. [Képmelléklet és képaláírás.] ; Rendőrségi röntgenkészülék. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1970.09.05.] ; [Szerkesztőségi közlemény: 1970.10.19.]

³⁴⁶ › [*MTI* közlemény 1970.09.16.]

A Budapest–Prága útvonal eseményét egy héttel megelőzte a *Nemzeti Front Palesztina Felszabadításáért (PFLP)* nevű terrorszervezet összehangolt, földrajzilag elkülönülő gépeltérítés-sorozata, amely a *TAROM*-járat eltérítésekor még mindig folyamatban volt! Ennek tudatában sem fokozták a ferihegyi utasok repülésbiztonsági ellenőrzését olyan mértékben, hogy egy hasonló cselekményt megakadályozhassanak azáltal.

Magyarország az Egyesült Államok közel-keleti szövetségesei ellen – közvetlenül vagy közvetve – fellépő államokkal az 1960-as évektől jó viszonyt ápol. Ezért az előző bekezdésben ismertetett, a légi közlekedés biztonsága, a repülőgépek és utasaik ellen elkövetett külföldi jogsértő események nem voltak olyan kihatással a magyar hatóságok ellenőrzésére, hogy egy héttel később, szeptember 14-én ne tudjon három elkövető fegyvert felvinni egy Budapestről induló nemzetközi járat fedélzetére.

³⁴⁷ A repülőtéren dolgozó hatósági és *MALÉV* vállalati dolgozók mellett ide értendő a Budapesten akkreditált diplomáciai vezetők és egyes diplomata beosztású munkatársai is. Utóbbiak köre a *Külgyminisztérium* által kiállított személyazonossági igazolvány birtokában váltak belépésre jogosulttá.

³⁴⁸ › 01/1971. BM-KPM-PM. ut. ; 10–27/1/A/1971. nyt. sz. ; BENCsik: Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron, 1945–1989.

Budapest-Ferihegyen, 1974. nyarán már rendelkezésre állt fémkereső kapu, majd idővel röntgensugaras csomagátvilágító berendezés, és kézi fémkereső készülék is.³⁴⁹ A ferihegyi ellenőrző kapu számos légi kikötőben alkalmazásban állt, amely azonos volt az 1971. júniusában, nyugat-német repülőtereken üzembe helyezett finn berendezésekkel.³⁵⁰

A magyar állampolgárok szocialista országokba történő utazásaihoz 1972. január első napjától ismét útlevelet állítottak ki. Ez szintén csak a kiutazási engedélyben megjelölt országokba volt érvényes. Mind színében, mind kialakításában eltért attól az úti okmánytól, amelyet a más európai államokba, illetve tengerentúlra utazók részére állított ki magyar útlevélhatóság.³⁵¹ Magyar állampolgárok személyi igazolvánnyal és az ahhoz csatolt útlevél-lappal utóbbiak lejártáig, 1972. utolsó napjáig utazhattak az engedélyezett állam(ok) területére. Megállapodás alapján, egyes szocialista országok állampolgárai – köztük a keletnémetek – továbbra is beutazhattak és tartózkodhattak Magyarországon a személyi igazolványukkal és annak területileg is érvényes útlevél-lapjával.

A svájci *Swissair* 1971-ben a heti három Zürich–Budapest járata mellett ugyanennyi alkalommal repülte a Zürich–Budapest–Bukarest útvonalat is,³⁵² amelyekből az előbbit már a következő évben eggyel növelte. Végül 1974-re, a továbbrepüléseket megszüntetve, már a hét minden napján közlekedett. A *MALÉV* 1971. június 1-jén nyitotta meg Budapest–Drezda, június 4-én pedig a Budapest–Erfurt idényjáratait, a nyári hónapok erejéig. A keletnémet és a magyar főváros közötti légi kapcsolatok száma 1974. május közepétől 48 járatra nőtt irányonként, míg ugyanekkor Budapest és Prága viszonylatában 16 járatpár üzemelt.³⁵³

Az 1970-es évek eleje is további járatfejlesztéseket hoztak a magyar főváros repülőterére, igaz – mint látható – jelentős volt a tengerentúli kapcsolatok csökkenése is az *Interflug* útvonal-módosítása miatt. A következő új *MALÉV*-célállomás a spanyol főváros lett, amelyet a spanyolországi FRANCO kormánynak a szocialista államok felé nyitása tett lehetővé. A magyar légitársaság zürichi járatának továbbrepülésével, Budapest–Zürich–Madrid útvonalon 1971. április 2-án repült első alkalommal menetrend

³⁴⁹ > G. BARTA – FARAGÓ ; PETHES – URBÁN [képmelléklet alapján] ; [BEKE Béla, a *Magyar Rendőr* című folyóirat fényképésének 1974.07.07-ei fényképriportja alapján; web: <http://magyarrendor.osaarchivum.org> (megtekintve 2018. 05.06. 22:30)]

³⁵⁰ BEKE Béla, a *Magyar Rendőr* című folyóirat fényképésének 1974. július 7-ei, illetve URBÁN Tamás, a *Magyar Ifjúság* című folyóirat fényképésének egy tudósítás (ld. PETHES – URBÁN) mellékleteként 1974. augusztus 23-án megjelent fénykép-riportjain szereplő fémkereső kapu azonos a nyugatnémet repülőtereken készült, magyar sajtóban 1971. júliusában közzétett fényképeken látható berendezésével.

> [A szerző ismertetése nélkül, „Egyre jobban tökéletesítik a repülőgépeket...” kezdetű szerkesztőségi közleményhez közölt fényképfelvétel, a *Szolnok Megyei Néplap*, XXII. évf. (1971) 155. sz. (július 3.) 4. p., illetve a *Petőfi Népe*, XXVI. évf. (1971) 157. sz. (július 6.) 8. p. közzétéve.]

Az Amerikai Egyesült Államokban 1973. január 5-től írta elő a *Szövetségi Légügyi Hivatal (Federal Aviation Administration)* – valamennyi, kereskedelmi járatot kiszolgáló akkori 531 repülőtéren – minden, amerikai légitársaság által fuvarozott utas és poggyász elektronikus eszközökkel történő ellenőrzését. (A rendelkezés elviekben nem vonatkozott a külföldi vállalatokkal közlekedő személyekre.) A Detroit Fővárosi Repülőtéren a frankfurti és majd a budapesti repülőtéren alkalmazott fémkereső kapu volt üzemben már 1973. májusában, ahol akkortól már *Bendix* típusú élőképes röntgenes poggyászátvilágító készülékkel alkotott rendszert az utasbiztonsági ellenőrzés. Az Atlanta Hartsfield Nemzetközi Repülőtéren és a New York-La Guardia légi kikötőben is az előzőekkel azonos kapu és utóbbiban egy röntgenberendezés állt szolgálatba. A New York-JFK Repülőtéren és a san franciscói légi kikötőben 1973. elejétől alkalmaztak fémkereső kaput, amely a detroititól eltérő típusú volt, azonban ott még közel egy évtizedig csomagvizsgáló berendezés nélkül folyt az ellenőrzés, így azok vizsgálata kézzel végezték.

> HARTLAUB ; LINDSEY ; SADDLER

³⁵¹ > BENCSIK – NAGY: 74. p.

³⁵² > *Swissair* 1971. évi nyári menetrendfüzete.

³⁵³ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 314. p. ; *Interflug* 1970. nyári 2. menetrendfüzete. ; *Interflug* 1974. nyári menetrendfüzete. ; [A *MALÉV* Budapest–Drezda első légi járat alkalmi borítékon, alkalmi bélyegzés alapján.]

szerinti repülőgép.³⁵⁴ Utóbbi célállomást hamarosan már heti háromszor érte el magyar repülőgép.³⁵⁵ (Spanyolország és Magyarország között az 1944-ben megszűnt diplomáciai kapcsolat csak 1977-ben állt helyre – igaz addigra a kereskedelmi már élt –, ebből a szempontból a spanyol városba közlekedő járat kivételes volt.) A *MALÉV* ezt követően több évig nem indított új célállomásra járatot, hanem a korábbiak forgalmát rendszerezte át, helyenként – ahol az utasforgalom lehetővé tette – a közbeeső leszállásokat megszüntették, és közvetlenül repültek az érintett repülőterekre.

A dán-svéd-norvég *SAS* légitársaság az 1970-es évek elején, a magyar főváros viszonylatában heti kétszer Budapest–Prága–Koppenhága járatot üzemeltetett, továbbra is *Caravelle* típusával. Ugyanekkor a *MALÉV* a skandináv fővárosok felé egyszer Budapest–Koppenhága–Stockholm és Budapest–Berlin–Schönefeld–Stockholm, valamint kétszer Budapest–Berlin–Schönefeld–Koppenhága–Oslo útvonalat teljesített *Tu-134*-es repülőgépeivel, egy oslói kivéve, amelyet *Il-18*-assal repült.³⁵⁶

A nyugatnémet *Lufthansa* 1971-re átalakította budapesti járatait, oly’ módon, hogy azok végállomása a magyar főváros lett. Ennek megfelelően az 1972. évi nyári menetrendi időszakban már heti két alkalommal – továbbra is *Boeing 727*-es repülőgéppel – teljesítették a Düsseldorf–München–Budapest, illetve háromszor a Frankfurt–Budapest járatot.³⁵⁷ A nyugatnémet vállalat 1972. őszén Hamburg–Frankfurt–Budapest különjáratú útvonalat is repült.³⁵⁸ A szíriai *Syrian Arab Airlines* 1971-ben nyitotta heti rendszerességű járatát Damaszkusz–Szófia–Budapest–Prága útvonalon – amelyet az 1970-es évek végétől, már szófiai leszállás nélkül üzemeltetett –, *Sud Aviation S.E. 210 Caravelle* típusú repülőgéppel. A közel-keleti vállalat budapesti járata majd 1983. tavaszától egy ideig nem közlekedett, azonban 1985-ben már ismét a üzemeltették a magyarországi viszonylatot. Akkortól már Damaszkusz–Budapest(–Prága) útvonalon, és már gyakorta menetrend szerint *Tu-134*-es légijárművel.³⁵⁹

Rendkívüli események Magyarországot érintő nemzetközi légijáratok esetében, 1957–1972

A *MALÉV* járatainak üzembiztonsága az 1960-as évek második harmadától egy ideig kedvező eredményt mutatott: 1967-ben 13, 1968-ban már csak 3 repülőgépnek kellett kényszerűségből visszafordulnia a megkezdett útvonalról.³⁶⁰ Azonban 1969-től kezdődően tragikus események következtek be a magyar légiközlekedési vállalat életében. Mindezeket túlmenően, Budapestet (is) érintő külföldi légi járatok balesetei, szerencsétlenségei szintén előfordultak az 1960-as években.

A *MALÉV* MA-355-ös, Budapest–Frankfurt–Párizs járatát 1962. november 23-án teljesítő *Il-18V* típusú, HA-MOD lajstromjelű repülőgépe a francia főváros megközelítése során 14:10-kor Roissy-en-France mellett, jegesedés miatt lezuhant. A repülőgépben tartózkodó 13 utas (többségük Budapestről indulva) és a 8 fős személyzet az életét vesztette.³⁶¹

³⁵⁴ > CSANÁDI – NAGYVÁRADY – WINKLER: 314. p. ; [Első járat alkalmi borítékja, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzés alapján.]

³⁵⁵ > HUBA: 247. p.

³⁵⁶ > *SAS* 1971. nyári menetrendfüzete.

³⁵⁷ > *Lufthansa* 1972. évi 2. nyári menetrendfüzete.

³⁵⁸ > [Ünnepi járat alkalmi borítékja, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzés alapján.]

³⁵⁹ > *ABC*. 1987. március: AF101. p. , *ČSA* 1978. évi 2. nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1974. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi téli nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1983. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1985. évi nyári menetrendfüzete.

³⁶⁰ > (*MALÉV*) 1968. évi beszámoló.: 19. p.

³⁶¹ > SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989.*: 451–452. p. ; Párizsban lezuhant a *MALÉV* utasszállító repülőgépe.

A bolgár *TABSO* LZ-101-es számú, Szófia–Budapest–Prága–Berlin–Schönefeld járatát 1966. november 24-én teljesítő *Il-18V* típusú, LZ-BEN lajstromjelű repülőgép, a Budapestről történt felszállása után, a prágai rossz idő miatt Pozsonyban megszakította útját. Az onnét a délután során történt felszállását követően nem sokkal, a pozsonyi repülőtértől 8 km-re északra hegyoldalnak ütközött. A fedélzeten tartózkodó mind a 84 fő meghalt, köztük számos magyar állampolgár is.³⁶²

A *MALEV* egyik *Tu-134*-es repülőgépe – néhány hónappal az üzembe állítását követően – 1969. őszén, Isztambulban történő leszállás közben javíthatatlanul megsérült, a balesetben „csak” a személyzet egyik tagja sérült meg, ő azonban súlyosan.³⁶³

A *MALEV* menetrend szerinti, MA-731-es számú Oslo–Koppenhága–Berlin–Schönefeld–Budapest járatát 1971. augusztus 28-án a HA-MOC lajstromjelű *Il-18D* típusú repülőgépe teljesítette. Az útvonal első szakaszának végén, a dán főváros repülőtérének kelet felől történő megközelítése során, 20:00-kor, kedvezőtlen légköri viszony miatt a tengerbe zuhant. A repülőgépen tartózkodó 25 utas és 9 fős személyzet, három kivétellel az életét vesztette.³⁶⁴

Az előző légikatasztrófát követően nem telt el egy hónap, s újabb következett be a *MALEV*nél. A MA-110-es járatszámú, Budapest–Kijev járatát 1971. szeptember 16-án a HA-LBD lajstromjelű *Tu-134* típusú repülőgép teljesítette. Az ukrán város repülőtérének másodszori megközelítése során, a céljától 28 km-re északra, Taraszovka / Taraszivka település határában, 9:44-kor – kedvezőtlen légköri viszony és az elektromos ellátás meghibásodása miatt – a repülőtér közelében lévő vasúti töltésbe repült, s darabokra tört. A repülőgépen tartózkodó 41 utas (39 magyar, 2 amerikai állampolgár) és 8 fős személyzet az életét vesztette.³⁶⁵

Sajnálatos módon, a **magyar légtérben átrepülő repülőgépet is ért baleset**. A román *TAROM* *Il-14P* típusú YR-ILL lajstromjelű repülőgépe 1963. június 16-án München–Bécs–Constanța különjáratot teljesített, Magyarország feletti átrepüléssel. Azonban az a délkelet-magyarországi Békéssámsontól 2 kilométerre keletre, nem sokkal délelőtt 10 óra 52 perckor, a hajtóműben bekövetkező műszaki hiba miatt lezuhant. A fedélzeten tartózkodó mind a 34 személy (az ötfős személyzet és 29 nyugatnémet állampolgárságú utas, köztük egy 3 éves gyermek) az életét vesztette.³⁶⁶

Budapest viszonylatában közlekedő nemzetközi légi járatot első alkalommal 1970-ben kényszerítettek bűnelkövetők eredeti útvonaláról eltérni. A ferihegyi repülőtérrel továbbinduló RO-233-as *TAROM*-járat 1970. szeptemberi önkényes hatalomba kerítésének leírása kissé korábban olvasható.

³⁶² > Web: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19661124-0> (megtekintve: 2015. 12.31., 15:00)

³⁶³ A *MALEV* MA-421-es, Budapest–Isztambul járatát 1969. november 19-án teljesítő *Tu-134* típusú, HA-LBA lajstromjelű repülőgépének a török nagyváros repülőtérén első kíséreltet nem sikerült leszállnia. A leszállópálya második megközelítése során földet ért, és 19:56-kor a vizes felület miatt túlfutott, a repülőgép jelentősen, javíthatatlan módon megrongálódott. A repülőgépen tartózkodó 19 utas és a személyzet szerencsére túlélte a rendkívüli eseményt, azonban a navigátor súlyos sérülést szenvedett.

> SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989.*: 453–454. p.

³⁶⁴ > SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989.*: 455–456. p.; Magyar repülőgép szerencsétlensége.

A katasztrófáról a dán repülőtér már 20:15-kor értesítette a *MALEV* által üzemeltetett ferihegyi légi irányítást.

³⁶⁵ > SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989.*: 457–458. p.; Szakértői bizottság utazott a repülőgép-szerencsétlenség színhelyére.; Tájékoztató a kijevi repülőgép-szerencsétlenség okainak eddigi vizsgálatairól.

³⁶⁶ > *Katasztrófa a répaöld felett.*; MAGÓ; SZÜCS László

Sajnálatos módon a helyszínelés során csak egyes fődarabokat szállították el, az áldozatok egy részének maradványai a 2008. évi feltárásig a roncsok között, a föld alatt feküdt.

Kormányzati és államfői légi utazások, az 1950-es évektől az 1980-as évekig

A kormányküldöttségek és állami vendégek repülőtéri váróterme már az 1950-es évek végén rendelkezésre állt. A ferihegyi repülőtér központi épületének déli végén, a földszinten volt kialakítva, amely a forgalmi előtérre, illetve a gyorsforgalmi út felé egyaránt be-, kijáráttal rendelkezett.³⁶⁷ A korabeli stílus és igények szerint, kényelmesen berendezett váróhelység esetenként az átutazó külföldi, és a fogadásukra megjelent magyar állam- és kormányfők rövid tárgyalásainak is otthont adott. A forgalmi előtér felé beton virágládák kis udvart képeztek, ahonnét a legközelebb lévő gépállóhelyen várakozó repülőgéphez gyalogosan kísérték az utazót, illetve ott a lépcső alján fogadták az érkezőket. A *Belügyminisztérium* részéről 1968-tól a miniszter, a miniszterhelyettesek és a főcsoportfőnökök voltak jogosultak a kormányzati váróterem igénybevételre, a szakterületek kiutazóinak és a minisztérium meghívott külföldi vendégeinek a kormányváróban történő fogadására és búcsúztatására az előbbieik engedélye alapján, a *BM Nemzetközi Kapcsolatok és Tájékoztató Osztálya* útján kerülhetett sor.³⁶⁸ A *BM Kormányőrség Kormányváró Alosztálya* által fenntartott ferihegyi váróterem több szobából állt össze, amelynek belsőbb helyiségét (I. számú váróterem) kizárólag a kormányzati repülőgépek igénybevételére is jogosult személyek, illetve az általuk fogadott vendégek vehették igénybe. A külsőbb szobákat (II. számú váróterem) használhatták az egyéb jogosultak. Ennek ellenére a *BM Kormányőrség Kormányváró Csoportja* által működtetett váróhelyiség továbbra is jelentős igénybevételnek volt kitéve, gyakorta „zsúfolt” volt. Az 1972-ben kiadott – az előzőt hatálytalanító – újabb szabályozás szerint a külsőbb termeket már csak kizárólag a miniszterek és helyetteseik, az országos hatáskörű szervek, továbbá a külföldre akkreditált magyar, illetve a Budapesten szolgálatot teljesítő külföldi diplomáciai testületek vezetői (utóbbiak csak az első és utolsó utazásukkor), valamint az *MSzMP Központi Bizottsága* által névjegyzékben jelzett személyek vehették igénybe. E csoport jogosultjai az esetben használhatták a repülőtéri kormányzati várótermet, ha legalább 48 órával korábban azt bejelentették, az igények teljesítésekor figyelembe vették a kérelmezők közötti beosztás-különbséget, vagy annak azonossága esetén a jelzés idejét. A jogosult utazó személyek mellett azok közvetlen hozzátartozói, illetve repülőtéri belépési jogosultsággal rendelkező kísérőik is tartózkodhattak ott. Az 1978-as újabb rendelkezés szerint a II. sz. várótermet egyszerre legfeljebb két küldöttség vehette igénybe. Azonban amennyiben a kormány-repülőgépre jogosult személy az I. sz. váróterem foglaltsága miatt a külsőbbet volt kénytelen igénybe venni, akkor utóbbi helyen nem lehet ennél a küldöttségnél alacsonyabb rangú másik csoport. A jelentős számú igény miatt a kormányzati váróteremre jogosultaknak esetenként a repülőtér üzembehaltát, a *Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság* által működtetett külön helyiséget („VIP-szobát”) kellett igénybe venniük.³⁶⁹

³⁶⁷ > Átutazott Budapesten Gamal Abdel Nasszer, az Egyesült Arab Köztársaság elnöke. ; [ECKER Tamás c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

³⁶⁸ > 13/1968. BM. ut.

³⁶⁹ > 017/1972. BM. ut. ; 18/1978. BM. ut.

Az ismertetett kormányzati vezetőktől eltérő egyéb, különösen fontos személyek – minisztériumok és országos hatáskörű szervek főosztályvezetői és magasabb beosztású vezetői, kiemelt magyar (állami) vállalatok irányítói, stb. – részére 1973. decemberétől – általában térítés ellenében igénybe vehető – külön szobát, „VIP várótermet” létesítettek. Az ilyen, kiemelt utazások várótermi és repülőtéri kiszolgálását, kísérését a *MALÉV „VIP szolgálata”* hajtotta végre. Ide tartozott az ütlevel- és vámkezelési ügyek intézése, valamint a poggyászokhoz kapcsolódó teendők végrehajtása. Az említett hatósági ellenőrzéseknél, ha a repülőtéri vámhivatal, vagy a határőrség *FEP*-jének vezetője másként nem rendelkezett, a kiemelt utazó is mentesült a személyes jelenlét alól, helyette a *MALÉV „VIP szolgálata”* munkatársa eljárhatott. Azonban a légiközlekedés-biztonsági ellenőrzésen az ilyen utasnak is kötelező volt részt vennie. A *MALÉV* különösen fontos utasok földi kiszolgálását hamarosan a *Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság* vette át.

> 15/1973. KPM. ut.

A kormányküldöttségek – akár magyarok, akár külföldiek – utazásai a határforgalom-ellenőrzés számára is kiemelt határátlépések voltak. A **kormányzati várótermet igénybevevő személyek határforgalom-ellenőrzése** az említett helyiségekben történt, elkülönítve a repülőtér többi nemzetközi utasától. A „kijelölt utazási ügyintéző” feladata volt az utazó személy útlevél- és vámvizsgálatával kapcsolatos ügyintézkések lebonyolítása is, aki részére a *BM Határőrség Országos Parancsnoksága (OPK)* adta ki a határterületre és a forgalmi előtérre szóló alkalmi belépési engedélyt.³⁷⁰ A kormányzati és más kiemelt, állami szervezésű utazások (akár különjáratúak, akár menetrend szerinti) során az utazók vámvizsgálatát és azok útleveleinek ellenőrzését közvetve, a kijelölt utazási ügyintéző – általában egy, a protokoll-ügyekért felelős minisztériumi tisztviselő – útján, annak közbenjárásával végezték el. A vámőr és határőr az előírt ellenőrzést a személy közvetlen jelenléte nélkül végezte el; az úti okmány alapján a személyazonosítást ez esetben nem az útlevélkezelő, hanem a felelős utazási ügyintéző hivatalnok hajtotta végre.³⁷¹ Ez az eljárás évtizedeken át alkalmazásban volt, s nem csak a ki- és hazautazó magyar küldöttségek esetében, hanem a Magyarországra látogató külföldiekében is. A kijelölt utazási ügyintéző vagy a VIP-szolgálat munkatársa volt felelős a határforgalom-ellenőrzés minden részének maradéktalan megtörténtéért. Az ilyen ellenőrzésekkor esetlegesen előfordult hibáért (például a részlegesen vagy teljesen elmulasztott ellenőrzésért, okmányok visszamaradásáért) az ügyintéző volt a felelős.³⁷²

A **legfőbb magyar állami vezetők** – így például az *Elnöki Tanács* vagy a *Minisztertanács* elnökének – külföldre utazása kapcsán már az 1946-ban, de még az 1970-es években is jellemző volt, hogy a búcsúztatásukon és – hazatérésükkor – fogadásukon számos magyar miniszter, az *Elnöki Tanács* tagjai és akár külföldi nagykövetségek vezetői is megjelentek repülőtérén.³⁷³ Magyar miniszterelnöki, államfői küldöttség repülőtéri búcsúztatására, illetve fogadására már 1946. tavaszán is honvéd díszszázad és katonazenekar bevonásával került sor.³⁷⁴ Az állami utazások jelentős része tárgyalások folytatása, a kapcsolatok szorosabbra fűzése volt, azonban a kommunista országok állampártjainak és kormányainak vezetői a különböző évfordulók, „felszabadulási” megemlékezések kapcsán is kölcsönösen ellátogattak egymáshoz.

A *Magyar Néphadsereg*, a *BM II/14. Osztály (Kormányőrség)* – majd önálló szervezetként a *BM Kormányőrség* –, illetve a *MALÉV* repülőgépei akár jelentős távolságot repülő **különjáratokat teljesítettek a magyar kormány megbízásából**. A *Minisztertanács* már 1956-tól rendelkezett saját repülőgéppel, azonban ezek hatótávolságainak és befogadóképességeinek korlátai miatt az 1960-as évektől számos esetben igénybe vették a *MALÉV* légijárműveit is. A magyar légiforgalmi vállalat repülőgépei a kormányzati utak során sokszor repültek olyan országokba, amelyekben csak ilyen alkalmakkor közlekedett, illetve szállt le magyar utasszállító légijármű. Így, többek között Angolában, Észak-Koreában, Etiópiában, Ghánában, Indiában, Iránban, Kongóban (Kongó-Brazzaville), Mozambikban, Nigériában és Sierra Leonében is. A kormányzati utazást szervező hivatal egyes esetekben – elsősorban a hatótávolság és / vagy utasbe-

³⁷⁰ > 017/1972. BM. ut. ; 18/1978. BM. ut.

³⁷¹ > [Dr. BOTZ László nyá. altbgy. adatközlései alapján.]

³⁷² > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

³⁷³ E repülőtéri események a kommunista magyar sajtóban fontos hírnek számítottak, általában a megjelent népes bizottság legfontosabb személyeinek nevét és beosztását, akár a hír terjedelmének növelése árán is ismertették. Erre szemléletes korai példa a *Bácskiskunmegyei Népiújságban* „Visszaérkezett Budapestre a Sztálin elvtárs temetésén résztvevő magyar küldöttség” (VIII. évf. [1953] 62. sz. [március 14.] 2. p.) címmel közölt *MTI* közlemény is.

³⁷⁴ > *MTI*: Budapestre érkezett a Moszkvában járt magyar kormányküldöttség.

fogadó-képesség azt mindenképpen megkívánta – külföldi légitársaságok repülőgépét és személyzetét bérelték ki, hogy teljesíthető legyen a hosszútávú repülés.³⁷⁵ (A hosszabb magyar kormányzati repülőutak ismertetése a XXIII. sz. mellékletben olvasható.) Amennyiben a magyar állami – ide értendő a párt-, az *Elnöki Tanács* és a *Minisztertanács* vezetőinek – légi utazást a *MALÉV* bonyolította le, akkor annak ellenőrzését és biztosítását továbbra is a *Belügyminisztérium* illetékes szervei hajtották végre. A magyar légitársaságon belül – a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* és a *Belügyminisztérium* közös felügyelete alatt – 1970. november 1-jén hozták létre a *Különleges Fontosságú Légiszállítások Főosztályát*. Ennek és a *Néphadseregnek* állami vezetők szállítási feladatait 1972. szeptember 1-jén a *BM Kormányórság V. [Repülési] Osztálya* vette át, saját állományú hajózó személyzettel és repülőgépekkel. Azonban egyes hosszújratú különutakra továbbra is a *MALÉV* repülőgépeit vették igénybe. A *BM Kormányórság V. [Repülési] Osztálya* 1987. december 31-vel megszűnt, két repülőgépét és a kormányzati utasszállítás végrehajtását a *MALÉV* vette át (vissza), ezt követően is különjáratok, és később esetenként menetrend szerintiék révén teljesítve azt. Azonban a HA-LBR lajstromjelű *Tu-134A* típusú repülőgép továbbra is az esetleges kormányzati utazások teljesítésére volt kijelölve (egészen 1994-ig; utolsó kormányzati útját 1994. július 18-án repülte, Budapest–Köln–Bonn, illetve még aznap Köln–Bonn–Budapest útvonalon).³⁷⁶

Az 1970-es években, a „különösen fontos” (döntően állampárt-vezetői és / vagy kormányzati) repülések esetében az azt teljesítő repülőgép fel- és leszállása, valamint haladása során, előtte és utána 15 perces repülési tilalmat alkalmaztak, amelyet a légi útvonaltól oldal irányban 50–50 km szélességében, míg magasságban a szabály szerinti elkülönítési távolság kétszeresére terjesztettek ki.³⁷⁷

A külföldi államfők és uralkodók különjáratú repülőgépei – a korabeli diplomáciai protokollnak megfelelően – 1960. április 14-től a magyar államhatár és a főváros légi-kikötője között, illetve visszafelé, a *Magyar Néphadsereg* vadászrepülőgép-kötélékének³⁷⁸ díszkíséréte mellett repültek. Ez majd egészen az 1989/1990-es rendszerváltás időszakáig a legtöbb állami vezető magyarországi határátlépésének része volt.³⁷⁹

³⁷⁵ A hosszútávú repülőutakba még be nem járatott magyar *Il-18*-as repülőgépek helyett, 1961. augusztusában a szovjet *Aeroflot*-tól bérelt azonos típusú légijárművel utazott magyar kormányküldöttség az indiai Új-Delhibe. Ugyanígy 1975. októberében és 1976. októberében is külföldről bérelt légijárművet vett igénybe a *BM Kormányórság*. Azonban, még rövidebb, Európán belüli utak, szakaszok esetén is előfordult, hogy nem a magyar kormányzati légijárművel, vagy nem a *MALÉV* különjáratával, hanem külföldi légitársasággal utazott magyar állami vagy pártvezető. Így például, az 1960. október 16-án hazaérkező KÁDÁR Jánost az *Aeroflot Il-18*-as repülőgépe szállította Moszkvából Budapestre. (A magyar politikus, egy *ENSz* közgyűlést követően, New York–Moszkva útvonalon HRUSCSOV szovjet államférfival együtt utazott vissza Európába, s Moszkvában szállt át a szovjet légitársaság újabb különjáratú légijárművébe.)

³⁷⁶ > 02/1971. BM. ut. ; 0022/12/1971. KPM.-BM. ut. ; 22/1975. BM. ut. ; ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-134*. 15., 31. p.

³⁷⁷ > 029/1973. HM. ut. 4. p.

³⁷⁸ Általában a különjáratú repülőgépet két oldalt két-két, sugárhajtású magyar vadászrepülőgép fogta közre, amely teljes alakzat „V” alakot vett fel. A ferihegyi le- és felszállás idején a magyar katonai repülőgépek tiszteletkört írtak le.

³⁷⁹ > Forró szeretettel fogadta Budapest népe dr. Sukarno indonéz köztársasági elnököt. ; [A Honvédelmi Minisztérium Kommunikációs Osztályának 2018.08.18-án kelt válaszelevele alapján.]

Hasonló gyakorlat volt a magyar állami vezetők különjáratú repülőgépei tekintetében is, a külföldi légtérben utazásuk során. Államfőt szállító külföldi légijármű vadászrepülőgép-kíséretére több ország esetében még az 1980-as évek közepén, sőt egyes államok esetében még a XXI. század első másfél évtizedében is volt példa. Csehszlovákiában, a vendégül hívott államfők különjáratú repülőgépeinek már 1956. szeptemberében sugárhajtású katonai repülőgépek adtak díszkísérést az államhatár és a főváros repülőtere között. Jugoszláviában erre már 1957. szeptemberében ismert példa.

Külföldön, egyes országokban, alkalmanként még a 2010-es években is előfordult államfői repülőgépnek díszkísérése vadászrepülőgépek alkotta kötelék által. Ezeket általában az érkező államfők részére, a fogadó államok biztosították. Az ausztriai Salzburgba utazó indiai elnököt az osztrák légtérben az osztrák légierő két vadászrepülője kísérte 2011. októberében. A pakisztáni légierő nyolc vadászrepülőgép alkotta köteléke kísérte a Kínai Népköztársaság elnökének különjáratú repülőgépét, annak pakisztáni, 2015. április végi látogatása alkalmakor. Az egyiptomi légierő *MiG-29*-es

Ugyanígy, az ő repülőtéri fogadási és búcsúztatási rendezvényeinek katonai részét képezte a 12 löveg által leadott 21 tüzérségi lövés is.³⁸⁰

A külföldi államfői és kormányküldöttségek repülőgéppel történő utazásai az 1950-es évek közepétől váltak gyakorivá Ferihegyen, amelyeket látványos keretek között, nyilvános tömegek bevonásával fogadtak és búcsúztattak. A főépület kilátóteraszát az érkező vendég államának és Magyarország zászlajával szegélyezték már 1950-ben is. A homlokzatot kétnyelvű köszöntő feliratokkal, kommunista államférfiak utazása esetén hangzatos jelmondatokkal, valamint az ideológiai vezetők nagy képmásaival is díszítették, s részükre a lobogódísz sokáig a Szovjetunió vörös zászlajával egészítették ki.³⁸¹ A baráti országok állam- és kormányfőinek fogadását már 1950-ben is díszszázad tisztelgésével egészítették ki.³⁸² Az ilyen fogadások és búcsúztatások, az 1957-től, éveken keresztül a tökéletes országok nemzetközi elismertségért / elfogadottságért küzdő KÁDÁR-kormányzat külföldi nyilvánosságát is szolgálták. Ebből eredően, ezek nem csak nagy tömegek bevonásával és látványos lebonyolítással jártak, hanem irányított, jelentős magyarországi sajtóvisszhanggal is párosultak.³⁸³

Az 1940-es évek legvégétől, de különösen az 1950-es évektől jellemző, népes „lelkes” tömegekkel, munkásküldöttekkel, gyermekekkel gazdagított repülőtéri állampárti és állami fogadások és búcsúztatások a repülőtéri rendvédelmi szervek részére mindig jelentős feladatot jelentettek. E közönség nem csak a kilátóterazon, hanem a forgalmi előtérben is a kijelölt helyükön tartózkod(hat)tak a külföldi viszonylatban közlekedő repülőgép utasainak ki- és beszállásakor. Ráadásul a repülőtér- és határrend fenntartását újságírók, filmhíradó-felvevő készülékek előtt kellett végrehajtani.³⁸⁴ Rendkívül ritkán, de előfordult a fogadási rendezvény eredeti tervétől történő jelentős eltérés is, amely szükségszerű rögtönzést követelt meg a biztosításban résztvevő rendvédelmi szervektől.³⁸⁵

vadászrepülőinek díszkísérete mellett érkezett meg 2017. decemberében, Egyiptomba PUTYIN orosz elnök *Iljusin Il-96*-os különjáratú repülőgépén.

Repülőgépnek egyik késői magyarországi tisztelő kísérésére 1990. augusztus közepén került sor. Akkor a kecskeméti „Nyitott Repülőtér” rendezvényre érkező két amerikai *F-16* vadász-repülőgépet két magyar *MiG-23*-as légijármű kötelékben kísérte az államhatár térségétől az alföldi légi támaszpontra.

› *F-16-os vadászgépek Kecskeméten.*

(Az 1960-as és az 1980-as éveket átfogó korszakban, államfőt szállító különjáratú repülőgép esetében általános gyakorlat volt, hogy egy ország feletti árutazás során a legmagasabb rangú személy – a légtérbe belépéskor – üdvözlőtáviratot küldött, küldetett az adott ország államfőjének. Látogatás esetén előfordult, hogy a légtérből kirepüléskor még búcsútáviratot indítottak a vendéglátó államfőnek. Ez később, az ilyen utazások számának növekedésével megritkult. Azonban még 2016-ban sem volt példa nélküli, amennyiben az államfő különjáratú repülőgépén utazott. FERENC pápa 2016. évi lengyelországi látogatása során, miközben 2016. június 27-én délután átrepült Magyarország felett, a légtérbe belépéskor rövid üdvözlő hangüzenetet küldött ÁDER János köztársasági elnöknek. [Az üzenet az osztrák, majd a magyar légiforgalmi irányításon keresztül jutott el a budapesti *Köztársasági Elnöki Hivatal*hoz.]

³⁸⁰ › A főváros népe nagy szeretettel fogadta Nkrumah elnököt. ; A lengyel párt- és kormányküldöttség megérkezett Belgrádba. ; Befejeződtek a magyar-szovjet tárgyalások. ; Budapestre érkezett a szovjet párt- és kormányküldöttség. ; Budapestre érkezett a Vietnámi Dolgozók Pártjának és a VDK kormányának küldöttsége. ; Elutazott Budapestről I. Hailé Szelasszié, Etiópia császára. ; Elutazott dr. Kwame Nkrumah ghanai köztársasági elnök. ; Elutazott F. A. Ahmed indiai államelnök. ; Elutazott hazánkba a vietnámi párt- és kormányküldöttség. ; Forró szeretettel fogadta Budapest népe dr. Sukarno indonéz köztársasági elnököt. ; Hazánkba érkezett a szovjet párt- és kormányküldöttség. ; Losonczy Pál Helsinki. ; Megkezdődtek a magyar-ghanai tárgyalások. ; Prágába érkezett dr. Ahmad Szukarno, az Indonéz Köztársaság elnöke. ; Sukarno elnök elutazott Budapestről. ; Véget ért a hivatalos magyar-szovjet tárgyalások.

³⁸¹ › Megérkezett Budapestre a Német Demokratikus Köztársaság kormányküldöttsége.

³⁸² › *Magyar Filmhíradó* 26.

³⁸³ › GYÖRI SZABÓ: 265–270. p. ; [Korabeli napilapok tudósításai, közleményei.]

³⁸⁴ › Prága népe forró szeretettel fogadta Kim Ir Szen elvtársat...

³⁸⁵ Az 1959. júniusi látogatás alkalmával a szovjet vezető, váratlan rögtönzéssel felajánlotta, hogy a fogadására érkezőkkel várják be az „éppen” Tirana felől érkező legújabb, *Tu-114*-es repülőgépet. HRUSCSOV miniszterelnök KÁDÁR Jánost és szűk kíséretét a megérkezett légijármű fedélzetén pezsgős, rögtönzött beszélgetésre látta vendégül, ahol a repülőgép-tervező is csatlakozott hozzájuk. A szovjet államférfi a kiszállásukat követően a széles közönség számára is

Az 1950-es években gyakori volt, hogy a külföldi kommunista **állam- és kormányfők ferihegyi fogadásán és búcsúztatásán** a magyar állampárt és államigazgatás felső vezetőin, valamint a kommunista államok követein, nagykövetein kívül más országok diplomáciai képviselői is magas rangú személy által képviseltették magukat. Európán kívüli állami vezetők közül, elsők között KIM Ir Szen, észak-koreai kormányfő és marsall – moszkvai és bukaresti tárgyalásait követően – 1956. június 17-én két kísérőgép társaságában, román különjáratú repülőgéppel érkezett a magyar fővárosba, ahol ünnepélyes keretek között fogadták.³⁸⁶ A küldöttségeket szállító repülőgépek az azt megelőző hat évben is mindig Ferihegyre érkeztek és onnan is indultak. Azonban az 1956. októberi események után három hónapig e célra a tököli katonai repülőteret vették igénybe. Így a Kínai Népköztársaság kormányküldöttségét 1957. január 16-án Magyarországra szállító – Varsó–Budapest útvonalon közlekedő, az *Aeroflot* különjáratot teljesítő *Tu-104*-es típusú, akkor legújabb és legkorszerűbb – repülőgép a tököli katonai légi támaszpontra szállt le. Az ottani fogadás külsősége a lehetőségekhez képest látványos és ünnepélyes volt. A küldöttséget a legfelsőbb magyar állami vezetés várta, azonban ott csak a meghívottak jelenhettek meg, így a rendezvény nagy polgári tömeg mellőzésével került lebonyolításra. Másnap kissé szerényebb külsőségek között, de akkor is a díszszázad tisztelegése mellett búcsúztak a Moszkvába továbbutazó kínai küldöttségtől.³⁸⁷ Az állami vezetők fogadásának és búcsúztatásának 1957. márciusától ismét a ferihegyi légi kikötő adott otthont.

Az *Aeroflot Tu-104*-es repülőgépével 1957. május 27-én érkező G. K. ZSUKOV marsall hadügyminisztert és A. A. GROMIKO szovjet külügyminisztert már újra a Ferihegyi Repülőtéren fogadták, a korábban megszokott módon, népes polgári közönség bevonásával.³⁸⁸ Ugyanígy került lebonyolításra HÔ CHÍ MINH észak-vietnámi államfő 1957. augusztus 1-jei köszöntése is, aki a Német Demokratikus Köztársaságból – az elé utazott magyar külügyi küldöttség kíséretében, a kormányzati utazásokat lebonyolító magyar *Il-14*-es repülőgépén – érkezve lépte át az államhatárt Ferihegyen.³⁸⁹ Különösen fontos volt a szovjet állampárt és az állami felsővezetés ferihegyi fogadása. Nyikita Sz. HRUSCSOV, az első Budapestre utazó szovjet pártvezető, 1958. április 2-a és 10-e között járt először Budapesten. A fogadására korábban nem látott hatalmas (sajtóhírek szerint „tízezres”) tömeg érkezett a repülőtér forgalmi előterére, nagy létszámú katonai egység díszmenettel is tisztelgett, s – jelszavakkal, képekkel, zászlókkal feldíszített repülőtéri utasforgalmi épület előtt – felállított emelvényen szónoklatot mondott a ven-

felajánlotta a megtekintés lehetőségét, amivel a korabeli sajtó szerint sokan él(het)tek. Ez a tömeg előre nem tervezett mozgásával járt, amely biztosítását rögtönzéssel kellett végrehajtani.

› Hruscsov elvtárs Magyarországon.

³⁸⁶ A repülőtéren, a fogadására érkező magas rangú csoportot RÁKOSI Mátyás, a *Magyar Dolgozók Pártjának* főtítkára és HEGEDŰS András, a *Minisztertanács* elnöke vezette. Az észak-koreai vezető június 21-én Budapestről vasúton utazott Prágába.

› Megérkezett hazánkba a szovjet párt- és kormányküldöttség.

Az első, magas rangú észak-koreai küldöttség 1955. április 1-jén érkezett Ferihegyre. A Koreai Népi Demokratikus Köztársaság minisztertanácsának akkori elnökhelyettese vezette csoport az *Aeroflot Il-14*-es repülőgépével érkezett. A vezető politikus katonazenekar és a *Magyar Néphadsereg* díszelő egységének sorfala fogadta.

› [KOMLÓS Tibor, az *MTI* fotóriporterének fényképfelvétele alapján. Web: <https://archivum.mtv.hu/> azonosító szám: MTI-FOTO-F_KT19550401006, 2018.12.21. 22:00-i állapot szerint.]

³⁸⁷ › FEHÉRI – FIFILINKA ; Elutazott a kínai kormányküldöttség. ; Megérkezett Budapestre a Kínai Népköztársaság kormányküldöttsége.

³⁸⁸ › A. A. Gromiko és G. K. Zsukov Budapesten.

³⁸⁹ › *Ferihegyi pillanatok*.: 158. p. ; Megérkezett hazánkba Ho Si Minh elvtárs. ; [Korabeli fényképfelvétel alapján.]

A repülőtéri fogadására megjelent magas rangú magyar állami vezetők mellett jelen volt a szocialista országok valamennyi budapesti nagykövete, valamint Egyiptom, India és Izrael diplomáciai képviselőjének vezetője is. HÔ CHÍ MINH augusztus 5-ei indulásakor, a forgalmi előtéren szintén népes diák- és munkáscsoport búcsúztatta az észak-vietnámi politikus és kíséretét.

déglátó KÁDÁR János és vendége. A repülőtérén a magyar politikai vezetés valamennyi, fontosabb tagja megjelent, s jelen voltak a kommunista államok, valamint az Egyesült Arab Köztársaság, Izrael, Finnország és India diplomáciai képviselőiteinek vezetői.³⁹⁰ Elutazásakor a küldöttséget szállító gépkocsioszlop a városból – a repülőtéri forgalmi épületet délről megkerülve – egyenesen a repülőgéphez hajtott, az ezúttal is igen jelentős tömeg előtt elvonulva. A HRUSCSOV vezette küldöttség az ideiglenes emelvényen megtartott beszédekét követően szállt be a különjáratú repülőgépbe.³⁹¹ A szovjet államférfi még három alkalommal utazott Magyarországra, fogadtatása mindig hasonló külsőségek között zajlott.

Az 1956. őszi eseményeket követően, a nem kommunista vezetők köréből elsőként érkezett a magyar főváros nemzetközi repülőtérére Gamal Abdel NASSZER, az Egyiptom és Szíria alkotta Egyesült Arab Köztársaság elnöke. Őt 1958. április 29-én, *Aeroflot Tu-104*-es repülőgépével Moszkva felé átutazóban fogadott a magyar miniszterelnök és az *Elnöki Tanács* elnökének helyettese. A magyar és a közel-keleti politikusok a repülőtér kormányváró termében egy órán át – a különjáratú repülőgép műszaki pihenője idején – tanácskozást folytattak, részben a sajtó nyilvánossága mellett. Ugyanez zajlott le a Szovjetunióból Egyiptom felé repülése során, május 16-án.³⁹² Szintén Moszkvába utazása során, 1960. szeptember elején folytatott Ferihegyen rövid repülőtéri tárgyalást Sekou Ahmad TOURÉ, a Guineai Köztársaság elnöke, akinek fogadása szintén ünnepélyes volt.³⁹³ Dr. SUKARNO indonéz elnök 1960. április 14-én a *Pan American World Airways* (*Pan Am[erican]*) különjáratú *Douglas DC-6*-os repülőgépén érkezett Bukarestből Budapestre, két hónapos ázsiai, európai és afrikai körutazásának állomásaként. A magyar állami vezetők mellett megközelítőleg 15 ezer „fővárosi dolgozó” is a repülőtérén várta a vendéget. Az április 17-ei búcsúztatásán is „több mint tízezer” polgár volt Ferihegyen, ahonnan az indonéz államfő Bécsbe utazott tovább.³⁹⁴ (A következő év májusának végén, az indonéz elnök ismét Magyarországra látogatott.) Dr. Kwame NKRUMAH, a Ghánai Köztársaság elnöke, moszkvai és lengyelországi tárgyalásait követően Varsóból 1961. július 28-án a *Ghana Airways* különjáratú repülőgéppel érkezett Budapestre, háromnapos látogatásra, amelyet követően Prágába utazott tovább. Repülőtéri fogadásán és búcsúztatásán a magyar állami vezetők mellett több ezer fős tömeg vett részt.³⁹⁵ Külföldi államférfiak magyarországi látogatásakor az érkezéskor, vagy / majd elutazásakor esetenként a magyar kormány biztosította a különjáratú repülőgépet, amelyet szükség esetén a *MALÉV* bocsájtott rendelkezésre.³⁹⁶

Az *Egyesült Nemzetek Szervezetének* főtitkára, U THANT 1963. július 1-je kora délután, a holland *KLM* menetrend szerinti járatával³⁹⁷ érkezett Ferihegyre, meghívásra, a magyarországi hivatalos látogatása okán. A nemzetközi politikust magyar vendég-

³⁹⁰ > *Ferihegyi pillanatok*: 159. p.; *Magyar Filmhíradó* 15.

³⁹¹ > *Magyar Filmhíradó* 16.

³⁹² > Átutazott Budapestten Gamal Abdel Nasszer, az Egyesült Arab Köztársaság elnöke.; *Magyar Filmhíradó* 19.; Véget ért Nasszer Szovjetunióban tett látogatása.

Szíriai parlamenti küldöttség már 1957. szeptemberében Magyarországra látogatott, légi úton.

³⁹³ > [VIGOVSKÍ Ferenc, *MTI* fényképfelvétele alapján.]

A nyugat-afrikai államférfi európai-ázsiai körutazása során lényegében átutazóban tárgyalt az útba ejtett legtöbb országban. 1960. szeptembere során Budapestről, Moszkvába (itt két napot töltött), Ulán Bátorba, Pekingbe, Hanoiba, Jakartába utazott.

³⁹⁴ > Forró szeretettel fogadta Budapest népe dr. Sukarno indonéz köztársasági elnököt.; Sukarno elnök elutazott Budapestről.; [Korabeli filmhíradó képfelvételei alapján.]

³⁹⁵ > A főváros népe nagy szeretettel fogadta Nkrumah elnököt.; Elutazott dr. Kwame Nkrumah ghanai köztársasági elnök.; Megkezdődtek a magyar-ghanai tárgyalások.

³⁹⁶ > L. I.

³⁹⁷ A KL-565-ös, *Lockheed L-188 Electra* típusú teljesített menetrendi járat Amszterdam–Bécs–Budapest–Athén–Kairó–Khatrúm útvonalon közlekedett a hétfői napokon, így az év július 1-jén is.

látói – a *Minisztertanács* elnökhelyettesének vezetésével – a repülőgéptől a forgalmi előtéren várakozó, a fogadására megjelent állami tisztviselők és diplomáciai képviselők vezetőinek sorfalához kísérték. Ezt a vendég helyszínen elmondott köszöntője követte – a fellobogózott homlokzat előtt, a teraszon és alatta, több száz fő polgári személy nézte az eseményt –, amely közben a *KLM*-járat utasai buszba szálltak, hogy az utasforgalmi épülethez szállítsák őket. A főtitkárt és kisseretét a forgalmi előtérről gépkocsin, rendőr-motorkerékpáros felvezetéssel Budapest belvárosába szállították. Július 3-án a *Minisztertanács* elnökhelyettes vezette magyar politikusok kíséretében búcsúztatták a Szófiába továbbutazó U THANT-t.³⁹⁸ (A nemzetközi elismertséget még nem teljesen élvező KÁDÁR-kormányzat e repülőtéri fogadtatást – a „baráti” országok államfői esetében már megszokottól – szerényebb külsőségek között bonyolította le.)

Az 1960-as években az állam- és kormányfői látogatások egyre gyakoribbá váltak, azonban a repülőtéri külsőségekre továbbra is nagy gondot fordítottak, érkezzenek akár a kommunista, akár más országokból. Ennek megfelelően a „baráti” országok vezetőihez sokszor igen hasonlatos volt a koronás államfők fogadtatása is. Első uralkodóként a Varsóból érkező I. Hailé Szelasszié etióp császárt, mint „el-nem-kötelezett ország” vezetőjét 1964. szeptember 20-án köszöntötték, a fellobogózott ferihegyi utasforgalmi épület előterén összegyűlt népes tömeg és magyar állami vezetők társaságában, s ugyanígy került sor a szeptember 23-ai búcsúztatására is. (A vendég először – Magyarország felett átrepülést követően – Lengyelországban tett látogatást, amelyet követően érkezett a magyar fővárosba, ahonnan három nap múlva Szófiába, majd Bukarestbe utazott tovább.)³⁹⁹ Azonosan ünnepélyes keretek között fogadták, illetve búcsúztatták – többek között – 1966. szeptemberében Mohammad Reza PAHLAVI iráni sahót és feleségét is. Kiemelten jelentős repülőtéri eseményként kezelték Leonyid I. BREZSNYEV szovjet párt-főtitkár budapesti érkezéseit és indulásait, amelyre négy látogatás alkalmával került sor.⁴⁰⁰ Az 1970-es évek második felétől már csak esetenként fogadott jelentősebb embertömeg Magyarországra látogató államfőket, de a magyar állami vezetés általában továbbra is képviseltette magát a repülőgép érkezésekor, és gyakran az indulásakor is. Azonban már az 1970-es évektől előfordult, s később mind általánosabb lett, hogy a budapesti Kossuth téren, az Országház előtt fogadták a külföldi kormány- és államfőket, akik a repülőtérrel (motoros)rendőri felvezetés mellett érkeztek e helyszínre.⁴⁰¹ George H. W. BUSH amerikai elnök 1989. július 11-én a lengyelországi Gdańskból érkezett – az egyedi módon kialakított *Boeing VC-25*-ös típusú elnöki repülőgéppel – a Budapesti Ferihegyi Nemzetközi Repülőtérre, ahol magyar állami vezetők fogadták, újságírók jelenlétében. Azonban ekkorra már szervezett polgári közönsége nem volt az eseménynek a légi kikötőben, az az Országház előtt fogadta a fokozottan védett

³⁹⁸ > U Thant, az ENSZ főtitkára Budapestre érkezett. ; U Thant elutazott Magyarországról. ; [Korabeli filmhíradó képfelvételei alapján.]

³⁹⁹ > BOKOR – FEHÉRI ; Lengyel-etióp tárgyalások. ; Ma érkezik Budapestre I. Hailé Szelasszié, Etiópia császára. ; I. Hailé Szelasszié hazánkban.

⁴⁰⁰ > Befejeződtek a magyar-szovjet tárgyalások. ; Budapestre érkezett a szovjet párt- és kormányküldöttség. ; Hazánkba érkezett a szovjet párt- és kormányküldöttség. ; L. I. Brezsnyev tárgyalásai Budapesten és Szófiában.

A szovjet államférfi 1967. szeptember elején, majd 1971. szeptember 25-én és másnap, 1972. november végén és 1979. május legvégén, június elején tartózkodott Magyarországon.

⁴⁰¹ > Budapestre érkezett a nigériai államfő. ; Hazánkba érkezett Helmut Schmidt, az NSZK szövetségi kancellárja.

Az 1979. szeptember elején a – kommunista vezetésű Magyarországnak kevésbé baráti, de a magyar külkereskedelem területén mégis számottevő – Német Szövetségi Köztársaság kancellárjának, Helmut SCHMIDTnek hivatalos állami fogadását nem a repülőtérre, hanem a Parlament előtt tartották. A különgéppel érkező államférfit a repülőtérrel motoros díszkíséret vezette fel a Kossuth térre.

személyt.⁴⁰² Az amerikai elnök magyarországi látogatását követően Párizsba, megbeszélésre utazott tovább. Azonban ritka alkalmakkor még ezt követően is tartottak hivatalos fogadási és búcsúztatási ünnepségeket a ferihegyi légi kikötőben. Így történt ez majd 1990. január 15-én és 17-én is. Akkor a japán JAL légitársaság Boeing 747-es légijárművével utazva, a magyarországi látogatáson részt vevő KAIFU Toshiki japán miniszterelnök tiszteletére rendeztek ilyen eseményt.⁴⁰³ A luxemburgi államfő, János nagyherceg 1988. szeptemberi budapesti látogatása rendhagyó volt. A XXIV. Nyári (szöuli) Olimpiai Játékokra kiutazó államférfi 1988. szeptember 10-én, a *Korean Air Lines* Párizs–Budapest–Szöul különjáratú útvonalat teljesítő repülőgépével utazott a dél-koreai fővárosba. Kérésére, a légijármű egyórás ferihegyi műszaki pihenője, és beszállási időszaka alatt, magáncélú városnézésen kívánt részt venni. Ezt részére, megkülönböztető jelzéseket alkalmazó rendőrségi felvezető gépkocsival biztosították. Annak végeztével, a tervezett várakozási időn belül visszatért a repülőgép fedélzetére, amellyel folytatta útját a Koreai Köztársaságba.⁴⁰⁴

A miniszteri szintű, illetve parlament küldöttségi látogatások gyakoribbak voltak, s fogadásukat szintén kiemelt eseményként kezelték. Különösen az 1950-es és 1960-as években hasonlóan értékelték a külföldről érkezett állampárti és szakszervezeti delegációk utazásait is.



⁴⁰² > Az Egyesült Államok elnöke hazánk vendége.

⁴⁰³ > Budapestre érkezett Kaifu Tosiki Japán miniszterelnöke. ; [*A Magyar Televízió* 1990.01.17-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; https://nava.hu/id/00262_1990 (megtekintve 2019.01.17. 22:00)]

⁴⁰⁴ > [*A Magyar Televízió* 1988.09.10-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; <https://nava.hu/id/232620> (megtekintve 2019.01.17. 22:00)]

János nagyherceg egy óránál is rövidebb városnézése során járt a Budai várban a Mátyás templomnál és a Halászbástyánál, majd elhaladt az Országház épülete előtt is.

A budapesti repülőtér és légi kapcsolatainak bővülése és fejlesztése, 1973–1989

Részben a *MALÉV* két repülőgépének – fentebb ismertetett – 1971. évi légi balesete is előtérbe helyezte a magyar légitársaság átszervezését, a feladatok és hatáskörök szétválasztását és letisztázását. Ebből eredően 1973. január 1-jével létrehozták a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM)* alá rendelt *Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóságot (LRI)*, amely a polgári repülőterek (Ferihegy és még néhány évig a debreceni nemkatonai létesítményeinek) üzemeltetését, és a légi forgalom irányítását átvette a magyar légitársaságtól. E feladatok végrehajtása mellett, 1983. június 31-ig elsőfokú légügyi hatóságként is működött,¹ amelyet majd másnaptól, július 1-től a *Légügyi Hatóság Légügyi Igazgatósága* vett át. Az *LRI* légiforgalom-irányító munkatársai magyar légtérben, leszállás nélkül 1973. folyamán 51 ezer repülőgépet vezettek keresztül. Ez több mint kétszerese volt az akkor Magyarországon leszálló nemzetközi járatok számának. A jelentős forgalom és várható növekedése okán az *LRI* 763 millió (akkori) forintos hosszú távú beruházást indított meg 1973-ban, a berendezések korszerűsítése végett.² A légtér-igénybevételi (útvonal-használati és közelségi) díjból származó valutabevétel nem elhanyagolható lehetőséget biztosított a magyar állam részére, így e fejlesztés a közlekedés-biztonság mellett gazdasági célokat is szolgált.

A *MALÉV* megrendelésére készült szovjet *Tupoljev Tu-154*-es repülőgépek első példánya 1973. szeptember 5-én érkezett meg a budapesti nemzetközi repülőtérre. Egy hét múlva forgalomba állították a 144 utas-férőhelyes, – az elsőként Magyarországon alkalmazott – (4 fő helyett) 3 fős személyzet által üzemeltetett új légijárművet, amelyet október elejéig még kettő követett. Két évtizedig a *MALÉV* legnagyobb repülőgépe volt e típus, leszállás nélküli hatótávolsága valamivel nagyobb volt a *Tu-134*-eseknél: elvileg akár 4.800 km. A magyar légitársaságnál történt üzembe helyezését követő hónapban már különjáratot teljesítettek az egyik példánnyal, Budapest és Dél-Vietnám között (ismertetése az előző fejezetben, lábjegyzetben olvasható). Általános menetrendi forgalomba az 1974. évi nyári menetrend bevezetésével, április 1-jén álltak: a moszkvai, a londoni és a frankfurti mellett, a nicosia–damaszkuszi és a bejrúti, illetve alkalmanként a párizsi, a római és a helsinki-i viszonylatokon. E típusnak köszönhetően már 1976-ban a *MALÉV* kivonhatta az *Il-18*-as repülőgépeit a menetrend szerinti, majd a következő évben a különjáratú utasforgalomból is.³

Az 1973. októberi izraeli->egyiptomi-szír (úgynevezett „jom kippur”-i) háború során a magyar légtér és repülőtereket kötelékekben, naponta összesen megközelítőleg 80–100 szovjet katonai szállító- és bombázó repülőgép vette igénybe, amely jelentős terhet rótt az *Országos Repülésirányító Szolgálat* polgári légi irányítóra. (A repülőgépek a Szovjetunióból érkeztek, s magyar repülőtereken történő utántöltésüket követően

¹ > MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.

² > Négy-száz-hetven-kétmillió kilométer levegőben.

³ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 315. p. ; *MALÉV* 1974. évi nyári menetrendfüzete. ; Üzembe állnak a TU 154-esek.

A *MALÉV Tu-154*-es repülőgépei – hatótávolsága miatt, illetve a biztonságos üzem és a leghatékonyabb kihasználás érdekében – a menetrend szerinti forgalomban a 4.000 km-es távolságot megközelítő is közbeeső leszállással teljesítették. (A majd 1989. nyarán induló Budapest–Abu Dhabi viszonylat meghaladta a 4.100 km-t, míg visszaúton, Doha–Budapest távolságban 3.900 km repülést jelentett volna egyhuzamban. Ezért eleve eltervezetten közbeiktatásra került a bulgáriai Várnában történő, üzemanyag-felvételre szolgáló műszaki leszállás.)

Jugoszlávia felett folytatták útjukat Egyiptom, vagy Szíria irányába, a két ország támogatása céljából.)⁴

Az 1970-es évek elejétől a repülőtér kilépő (indulási) határterületére az utascarnok északi lépcsőjétől jobbra, a földszinten, üvegajtó nyitásával lehetett belépni. A belépő és a kilépő **utasok útlevél-ellenőrzését** ekkor már 4–4 útlevélkezelő fülkében hajtották végre, amelyek közül kettő–kettő egymással szemben volt kialakítva, köztük, korláttal elválasztva az utasok várakoztak (egymásnak háttal) az ellenőrzés lefolytatására. A fülkék nyílásokkal készült üvegfala választotta el az utast az útlevélkezelő határőről. A széles, mély pult alsó éle mentén hosszú fénycső került felszerelésre, amely nem csak a pult rejtésében kiterített körözési és egyéb háttérlistákat világította meg, hanem az lehetőséget adott például a fénykép-hitelesítő szárazbélyegző-lenyomatok, illetve vízjelek gyors és egyszerű vizsgálatára is. Az útlevélkezelő munkafelület szélén körlámpás, állványos-karos nagyító segítette az útlevélrészletek (például alnyomatok, megszemélyesítések, vagy bélyegző-lenyomatok) ellenőrzését. (A fülkék plafonig érő belső oldalfala rekeszes kialakítású volt, különböző nyomtatványok és szükséges kelékek tárolása végett.)⁵ A határforgalmat ellenőrző határőrök közül továbbra is csak a kijelöltek végezhettek a belépő, és külön személyek a kilépő utasforgalmat, akik közül utóbbiak esetenként elláthatták az előbbieket munkáját is.⁶ A *Budapesti FEP* ferihegyi útlevélkezelői az 1973. év során már 143 ország állampolgárát léptették át a főváros nemzetközi repülőtérén.⁷ A géptávirói beosztást ellátó polgári alkalmazottak vagy sorállományú határőrök a körözéseket, figyelőztetéseket, vízumadatokat, valamint utasításokat és kérelmeket fogadták, illetve továbbították.⁸ A *Budapesti FEP* létszáma 1974-ben 35 hivatásos és 40 sorállományú határőrből állt (a hivatásosok közé sorolt továbbszolgálok egy része tisztesi rendfokozattal rendelkezett). Ez év decemberétől kezdődően a légi határátkelőhely parancsnoka NYÍRI Lajos határőr alezredes, majd ezredes volt, aki a leghosszabb ideig, közel 15 évig töltötte be ezt a beosztást. A Ferihegyen szolgáló, akkor már nagyszámú sorállományú határőrök elhelyezésére a Budapest-Adyliget határában (már Nagykovácsi közigazgatási területén) álló határőr laktanyában került sor, ahonnan gépjárművel szállították őket ferihegyi feladatellátásra.⁹ Ezt az időigényes és költséges megoldást szüntette meg 1976-ban, a repülőtér területén belül felépített határőrségi fabarakkok létesítése. A sorállományúak elhelyezését szolgáló, téliesített, földszintes épületek a „D” portától kissé északnyugatra, az üzemi vasút mellett kerültek kialakításra, amelyek környékét őrtoronnyal megfigyelt kerítés határolta el a repülőtér többi területétől. A két párhuzamos barakkot középtájékon egy folyosó kötötte össze („H” alakot alkotva).¹⁰ A *BM Határőrség Országos Parancsnoksága a Ferihegyi*

⁴ > MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.

A hivatkozott tanulmány vélhetően tévesen jelölte meg az izraeli–egyiptomi háború idejének az 1971. évet, amely esztendő során katonai összecsapások a két említett fél között nem voltak.

(Bár a könyvnek nem célja az államhatáron keresztül lebonyolított katonai légi szállítás történetét ismertetni, azonban itt jegyzendő meg, hogy az izraeli–egyiptomi–szír háborút követően – a *Varsói Szerződés* államai által nyújtott veszteségenyhítő támogatás részeként – szovjet *Antonov An-12*-es szállítógépek Kecskemétről szállították Szíriába a magyar állam által felajánlott 12 darab, főrészeire szétszerelt *MiG-21*-es vadász-repülőgépet.)

> KÖVÁRI

⁵ > BORS: Útlevélkezelő lettem. ; PETHES – URBÁN [képmelléklet alapján]

⁶ > BORS: Ferihegy 25 éve.

⁷ > *Ferihegyi pillanatok*: 18. p.

⁸ > BORS: Ferihegy 25 éve.

⁹ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.] ; [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

NYÍRI Lajos határőr alezredes addig a *Letenyei FEP* parancsnoka volt. Pályáját 1949. márciusában még rendőr tiszt-helyettesként, a szobi határátkelőhelyen kezdte, majd 1952-ben nevezték ki tiszté, (határőr) államvédelmi hadnaggyá.

> CSÉCSI: 77 éves lett.

¹⁰ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.] ; [NÉMETH Tibor c. r. fitzls. adatközlése alapján.]

FEP állománya részére, a vízumkiadói szolgálati feladatokat ellátók kivételével, 1974-ben bevezette az egyenruha viselését.¹¹ (A *BM Határőrség* 1974. áprilisi országos létszáma 2.980 hivatásos tiszt, zászlós és tiszthelyettes, valamint 13.061 sorállományú határőr és 1.593 polgári alkalmazott volt.)¹²

A **vámkezelés és -ellenőrzés** magyarországi szabályainak módosításával összhangban, 1973. május 22-én reggel 6 órakor a ferihegyi repülőtéren – a szükséges átalakítást követően – bevezették a „zöld” és „piros” folyosók használatát a belépő (érkező) határterület kijáratánál. Előbbi igénybevételével, az utasok ráutaló magatartással nyilatkoztak arról, hogy nincs birtokukban tiltott, vagy vámköteles értékben / mennyiségben úti holmi és áru. E folyosó igénybevételekor már nem kellett vámáru-nyilatkozatot kitöltenie az utazónak, s még szóban sem kellett bejelentést tenni. Azonban az itt áthaladó utasokat szűrőpróba-szerűen továbbra is ellenőrizték. A „piros” folyosóhoz érkezők a birtokukban lévő vámköteles – vagy annak vélt – áruk vámkezelését kérhették és intézhették. A Nyugat-Európa egyes repülőterein már alkalmazott „kétfolyosós” rendszert a szocialista országok közül elsőként Magyarországon vezették be. Ezért az utasok tájékoztatása céljára a kihelyezett tájékoztató plakátok mellett ötnyelven szórólapot is osztottak, mind Ferihegyen (az indulási és az érkezési oldalon egyaránt), mind a *MALÉV* Budapestre tartó járatain.¹³ Ezzel egy időben megváltozott, egyszerűsödött a vámellenőrzés is. Az induló utasok már akár szóban is tehettek árunyilatkozatot, azonban az ezer forint feletti értéket meghaladó személyes áru után már nem kellett vámot fizetniük. A behozatali, nem kereskedelmi árumennyiség vámmentes értékhatára (4 ezer, csoportos útlevéllal utazóknál 1 ezer forint) 1976. tavaszáig nem változott.¹⁴ Akkortól az egyéni utazók személyes használatára behozott áruk már 5 ezer forintig voltak vámmentesek, a csoportos utazásban részt vevők értékhatára 2 ezer forint volt. A *Vám- és Pénzügyőrség Fővárosi Parancsnokság 2. számú (ferihegyi) Vámhivatalának* pénzügyőri létszáma 60 fő volt 1977/1978. fordulóján. Az állomány részére, az 1970-es évtized végére többhónapos nyelvtanfolyamokat szerveztek, s általános volt, hogy a ferihegyi pénzügyőrök legalább egy idegen nyelvet a szükséges mértékig ismertek és beszéltek.¹⁵ Majd néhány évvel később, 1982. elején a ferihegyi pénzügyőr létszám jelentősebb feltöltése érdekében, újsághirdetés útján is kerestek katonaviselt, középiskolai végzettségű, 30 év körüli férfiakat.¹⁶

A **csempészet**, akárcsak a szárazföldi határátkelőhelyeken, a Ferihegyi repülőtéren is folyamatosan előforduló jelenség volt. Ennek egyik oka lehetett, hogy az 5 ezer forint belföldi kereskedelmi értéket meghaladó áru után továbbra is egységesen 40 % vámot kellett megfizetni. Ráadásul a kiváltható valutakeret elsősorban csak az engedé

¹¹ > PETHES – URBÁN [képmellékletei alapján] ; [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.] ; [A *Magyar Rendőr* című folyóirat XXVIII. évf. (1974) 31. sz. (augusztus 9.) borítójának fényképfelvétele alapján.]

Az egyenruha bevezetésével egyidejűleg előírták, a – koszorúra helyezett trapézban ábrázolt – határjeles-géppisztolyos határőr jelvénnel megosztott, „HATÁRŐRSÉG” feliratú kitűző viselését is.

¹² > NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

¹³ > *Ferihegyi pillanatok.*: 18. p. ; GYULAY: Piros és zöld Ferihegyen. ; Korszerűsítették a vámelőírásokat. ; Korszerűsítik a vámelőírásokat.

A kétfolyosós rendszert eredetileg 1972. augusztusában kívánták bevezetni Ferihegyen, azonban annak alkalmazását közel 9 hónappal későbbre halasztották.

> M. T.

¹⁴ > Korszerűsítették a vámelőírásokat. ; Korszerűsítik a vámelőírásokat.

A kiviteli személy-forgalomban az ajándéktárgyak ezer forintos összérték felett továbbra is vámkötelesek maradtak, továbbá az nem lehetett nemesfém, bélyeg vagy 500 forint értéknel nagyobb használati tárgy.

¹⁵ > FEJÉR Gyula: Zöld és piros folyosó. ; G. BARTA – FARAGÓ

¹⁶ > [A *Vám- és Pénzügyőrség* hirdetése 1982. februárjából és márciusából; *Népszabadság*, XL. évf. (1982) 36., 42., 53. és 61. sz. (február 12. és március 13. között) HU ISSN 0133-1752]

lyezett, meghatározott célra (például turistáskodás kiadásaihoz) lehetett felhasználni. Ennek elkerülése végett, több utas is vállalta kockázatot a csempészési kísérlettel. E korszakban nem volt ritka, hogy külföldi (elsősorban „nyugati”) árukat – Magyarországon hiány- vagy luxuscikkeket (köztük például irha- és bőrkabátokat), arany ékszereket, tiltott termékeket – próbáltak légi utasok is becsempészni Magyarországra. Az 1970-es évtized végére már előforduló jelenség volt a műszaki cikkek (akár például mini-televízió, képmagnó) jogellenes behozatalának kísérlete is. Kifelé irányuló csempészési kísérletek esetenként nagyértékű ékszerek, vagy régi, nemesfémből készült érmék jogellenes külföldre juttatására is irányultak. Ugyanígy előforduló eset volt a devizasabályok kisebb-nagyobb mértékű megsértése, ezen belül is gyakorta a kivihető valuta többszörösét igyekeztek külföldre kivinni, vagy bejelentés nélkül behozni. A vámsabályok megsértőinek száma (szabálysértés vagy bűncselekmény elkövetése által) 1977-ben 360 fő volt összesen, 1978-ban már kiugróan magas, 1.200 esetet rögzítettek, majd 1979. I. negyedévében, mindössze az első három hónap során már 461 utassal szemben jártak el. Az 1980-as évek legelejére, az évente Ferihegyen lefoglalt készpénzek és áruk összértéke meghaladta a 4 millió forintot.¹⁷ A különféle áruk és valuták csempészését legtöbbször magánszemélyek követték el. Azonban némely magyar sportolók, vagy azok csoportjának kíséretéhez tartozók esetenként továbbra is visszaéltek a külföldre utazás lehetőségével, s alkalmanként különféle árut kíséreltek meg becsempészni Magyarországra. Az ilyen személyek részéről elkövetett jogsértő cselekmények látványos csökkenésére Ferihegyen, a pénzügyőrök által felderített esetek alapján, majd csak az 1980-as évek utolsó harmadában került sor.¹⁸ A vámvizsgálatot végző pénzügyőrök a *MALEV* légi személyzetét szintén az utasokkal azonos módon és alapossággal ellenőrizték minden utazásuk alkalmával. Azonban még így is akadt, aki a vámelőírásokat kijátszva juttatott be Magyarországra külföldi árukat, akár a kevésbé ellenőrzött hazatérő élsportoló vagy a ferihegyi földi személyzet segítségét kérve vagy kihasználva, de akadt köztük olyan is, aki deviza-büntettet követett el.¹⁹ (Az útlevelekre, illetve az ismételt kiutazási engedélyre jogosultak köréből kizárták, többek között nem csak azokat, akik ellen büntetőeljárás volt folyamatban, hanem azokat is, akik korábbi utazásuk során deviza- vagy vám-szabálysértést követtek el. Ezért a felfedést követően, a vámhatóság kezdeményezésére [a határátkelőhelyen] a *BM Határőrség* illetékes helyi szerve bevonhatta az útlevelet.) Az 1970-es évek legelejére

¹⁷ > G. BARTA – FARAGÓ ; HALÁSZ Kálmán: Határsértők, csempészek. ; MÉSZÁROS László ; PÁLOS: Zöld folyosó – piros folyosó. ; SCHMIDT: Puskát, igazolványt, valutát... ; SCHMIDT: Zoll-kontroll, Budapest. ; SERÉDI ; WANATKA

Egy esetben, 1980. elején egy idős nő bundakabátot, és pénztárcájába rejtve 75 darab Napóleon-kori 20 frankos aranyérmét (amely közel ½ kilogrammot nyomott) kívánt külföldre csempészni pénztárcájában, aprópénzek között. Egy másik esetben, egy külföldi férfi a kalapjában kialakított rejtekhelyekben értékes ezüstérméket kívánt jogellenesen külföldre juttatni.

> BENCSE SZABÓ ; SCHMIDT: Zoll-kontroll, Budapest.

Egy esetben egy házaspár 100 méter szövetet akart azt letagadva becsempészni a ferihegyi repülőtérre. Előfordult, hogy személyi használatra feltüntetve kívántak olyan műszaki cikket (számítógépet 1980. elején) behozni, ami akkor, Magyarországon még kevésbé volt életszerű, valószínű.

> BENCSE SZABÓ ; WANATKA

A csempészek egy kisebb része, a nagyarányú felfedések ellenére, sikeres volt. Így például 1977. március 28-án az isztambuli járattal egy lengyel állampolgár 228 grammnyi (megközelítőleg 70 ezer akkori forint értékű) arany ékszert csempészett be Ferihegyen, a „zöld” folyosót jogtalanul igénybe véve. Cselekményre másnap, kiléptető vámellenőrzés során derült fény, amikor előkerültek a vásárlást igazoló számlák, és a személy elszámoltatása is megtörtént.

> S. A.: A zöld folyosón indult – a rendőrségre érkezett.

Az 1978. évben az 1.200 utassal szemben, vám-szabálysértés és -bűncselekmény ügyében kezdeményezett eljárás az azévi teljes utasforgalom 0,74 ezrelékét tette ki (azaz átlagosan minden 1350. utasnál került felfedésre jogszabály megsértése).

¹⁸ > Vámjog és „szintévesztés”.

¹⁹ > Csempész-bűnszervezet vagy csencselés? ; CSERHALMI: 76–78., 178–179. p.

Ferihegyen már számottevő jelenséggé vált, hogy a Közel-Keletről (főként Bejrútból, ritkábban Damaszkuszból) induló, s a budapesti nemzetközi repülőtérén – elsősorban észak- vagy nyugat-európai városokba induló járatokra – átszálló utasok némelyike **kábítószert csempészt**, főként a hasist. Az ilyen személyek kiszűrését – esetenként az átszálló utasok útlevelét ellenőrző határőrök segítségével – a repülőtéri vámhivatal munkatársai jelentős sikerrel végezték. Munkájukat 1971. végétől két pénzügyőrségi kábítószer-kereső kutya is támogatta, amelyekkel a csomagtérben szállítandó, átrakodásra váró, vagy éppen az érkező poggyászokat ellenőrizték. Ezeknek köszönhetően a Budapesti Nemzetközi Repülőtérén 1974-től már csökkenni kezdett az átszálló kábítószer-csempészes esetek száma, de nagyobb tételek felderítése továbbra is előfordult. A kábítószerek beazonosításához Ferihegyen már az 1970-es évek elején rendelkezésre álltak reagens-folyadékok.²⁰ A legnagyobb súlyt kitevő ferihegyi kábítószer-csempészesi esetet 1972. március 19-én fedték fel a pénzügyőrök, amely egyúttal a légikikötő harmincadik kábítószer-felfedése is volt. Aznap délelőtt, a *MALEV* Damaszkuszból érkező járatával egy hatfős libanoni, illetve iráni állampolgárságú, nők és férfiak alkotta csoport minden tagja dupla fenekű bőröndben, összesen 79,25 kilogramm hasist kívánt tovább csempészni Zürichbe, illetve Frankfurt am Mainba.²¹ A második legnagyobb esetre az 1970-es évek második felében derült fény, akkor megközelítőleg 60 kg kábítószert találtak csomagban.²² Az 1970-es évek második felétől, 1981-ig három esetben is elérte a 25 kg súlyt az csempészni kívánt kábítószer alkalmankénti tömege.²³ A magyar hatóságok 1979. év közepén szereztek tudomást egy, az elkövetők részéről sikeres hasis-csempészesi esetre. Két, Pakisztánból légi úton, 1979. márciusában Ferihegyre fuvarozott, majd ott vámkezelt és elszállított szekrény dupla fala között összesen 15 kg hasis csempészt be Magyarországra.²⁴ A jogszerűen, fegyverbehozatali és kiviteli

²⁰ › Elítélték a hasiscsempészeket. ; G. BARTA – FARAGÓ ; GYULAY: 80 kiló hasis, duplafenekű bőröndökben. ; HALÁSZ Kálmán: Határsértők, csempészek. ; Hasis a whiskys üvegben. ; Hasis a zakóban. ; Hasiscsempészek. ; Jordániai csempészt ítélték el Budapesten. ; Kábítószercsempészek Ferihegyen. ; MARTINKÓ Károly: Már várták... ; [Szerkesztőségi közlemény: 1971.04.29.] ; ZSALAKÓ

Ferihegyen a két kábítószer-kereső foxterrier fajtájú kutya általában felváltva, naponta csak egyikük volt szolgálatban. Azonban a csempészes kockázata szempontjából forgalmasabb napokon, vagy menetrendi időszakokban mind a kettő állatot igénybe vették. Egy légi járatról kipakolt és a forgalmi épületbe beszállított poggyászokat egy kutya 10–12 perc alatt igen nagy pontossággal átvizsgálta. (A két egykorú négylábú közül az egyik Kelet-Németországból, már kiképezve került a ferihegyi vámhivatal állományába, ezért az kezdetben csak németül, majd idővel már nagyrészt magyarul is értette a vezényszavakat, utasításokat.)

› SERES

Magyarország már 1964. decemberétől alkalmazta, illetve részese volt az *Egyesült Nemzetek Szervezete* irányításával New Yorkban, 1961. március 30-án kelt Egységes Kábítószer Egyezménynek, amely a gyógyászati kábítószerek törvényes nemzetközi forgalmát szabályozta, és a törvénytelen kereskedelemnek megakadályozását segítette elő.

› 1965/4. tvr.

²¹ › GYULAY: 80 kiló hasis, duplafenekű bőröndökben.

²² › FALUS: Vámvizsgálat Ferihegyen.

²³ Az 1970-es évek második felében, a ferihegyi pénzügyőrök az egyik utas kabátjába varrva 25 kg kábítószert találtak. Másik esetben, a Bejrút–Budapest járatral 1979. márciusában érkezett egyik férfi poggyászaiban a vámvizsgálat során összesen 25 kg hasis fedtek fel. Szintén a budapesti légi kikötőben, 1981. január 1-jén két ghánai állampolgárságú férfinél összesen 30 kg-ot meghaladó marihuánát találtak, amelyet a belépni szándékozó személyek Magyarországon keresztül vasúton kívántak Jugoszlávián át Olaszországba juttatni.

Kisebbség, néhány kilogramm kábítószer-csempészése is előforduló jelenség maradt. Az 1970-es évek második felében akadt olyan elkövető, aki több kilogramm tiltott szert ragasztott fel a testére.

› G. BARTA – FARAGÓ ; MARTINKÓ Károly: Axel és Büttyök Ferihegyről. ; SCHMIDT: Zoll-kontroll, Budapest.

²⁴ Légi teherárúként, addig ismeretlen feladó egy magyar házaspárnak két antik szekrényt küldött a pakisztáni Rawalpindiből Ferihegyre. A címzették a repülőtéri vámhivatalnál a 9 ezer forint (!) vámot megfizették és ismerősükhöz vitették a nem várt küldeményt. Idővel jelentkezett egy férfi, aki a házaspárnak megfizette a kiadásait, s mindössze szeretett volna „valamit” elvinni a szekrényekből. Mialatt a szekrényeket őrző lakástulajdonos (a házaspár ismerőse) távol volt, az engedéllyel és kulccsal bejutott férfi a helyszínen több darabra törte azokat, majd a darabokat hátrahagyva távozott. Egy azonos, nyugat-németországi eset nyomozása folytán, magyarországi szakértők bevonásával megállapítást nyert,

engedéllyel szállított lőfegyverek mellett rendkívül ritkán, de előfordult azoknak, vagy azok alkatrészeinek csempészési kísérlete is.²⁵

Az 1970-es években Ferihegyen már **egyre gyakoribbak voltak a tiltott határátlépés kísérletek**, amelyet számottevő részben a külföldre szökni szándékozó magyarok, illetve szocialista országok állampolgárai (elsősorban keletnémetek, de gyakran még csehszlovákok) kísérelték meg, hogy nyugat-európai országokba utazzanak. Voltak akik területileg nem érvényes útlevéllel – bízva a határőrök esetleges figyelmetlenségében – kíséreltek meg beszállni induló „nyugati” járatra. Azonban jellemző volt a más nevére szóló útlevél vagy – általában fényképcsere, illetve esetleg utánzott bélyegzőlenyomatok által – meghamisított úti okmány felhasználása, esetenként akár segítők kíséretében is utazva. Az 1970-es évek elején nyugatnémet embercsempészeket is fogtak el a ferihegyi határőrök, akik az általuk korábban felderített útvonalon kívántak több keletnémet állampolgárt kijuttatni Magyarországról. Egyesek továbbra is a repülőtér elzárt forgalmi előterére igyekeztek beszkönni, hogy elrejtőzzenek egy induló légijármű utas- vagy csomagterébe.²⁶ Ferihegyen a megbúvással megkísérelt tiltott határátlépésre majd még az 1980-as évek végén is akadt példa.²⁷ A keletnémet és magyar állambiztonsági szervek a keletnémet állampolgárok gyakori ferihegyi tiltott határátlépései visszaszorítása érdekében már az 1970-es évek legelején tárgyalásokat folytattak. Ekkorra előbbiek mind gyakrabban értesültek arról – számos esetben nyugatnémet sajtótermékekből –, hogy embercsempész segítségével, Nyugat-Németországból odavissza útra érvényes menetjegy és hamisított nyugatnémet útlevél felhasználásával, keletnémet állampolgárok sikeresen, de jogszabályokat megszegve a Német Szövetségi Köztársaságba távoztak. A keletnémet-magyar állambiztonsági egyezmény-tervezet szerint a határforgalom-ellenőrzést a berlini és budapesti repülőtéren összehangoltan hajtották volna végre.²⁸ Ez később elsősorban a légi utasok állampolgárságára, esetlegesen továbbutazásra vonatkozó adatok távirati értesítése útján történt meg. A keletnémetek által, valamennyi magyar határátkelőhelyen és (elsősorban ausztriai) határszakaszon elkövetett tiltott határátlépés kísérletek száma 1966-ban látványosabban megnőtt. Abban az évben az összes magyarországi viszonylatot figyelembe véve 116 keletnémet állampolgár sikertelenül kísérelt meg jogellenesen külföldre távozni, addig 47 sze-

hogy a Ferihegyen vámkezelt szekrény 15 kg hasist tartalmazott. A címzett magyar házaspárt, mivel a szekrény tartalmáról nem tudtak, ezért az eljáró nyomozóhatóság „csak” vámbüntett miatt folytatta le az eljárást.

› S. A.: Hasissal bélelt szekrényt kapott.

²⁵ › KISBALLA ; SCHMIDT: Puskát, igazolványt, valutát...

Egy Ferihegyről induló nyugatnémet férfi táskájából, 1981. elején egy szállítási engedély nélküli puska került elő, az elrejtett 11 ezer nyugatnémet марка és ezer amerikai dollár, illetve más adataira szóló iratok mellett.

› SCHMIDT: Puskát, igazolványt, valutát...

²⁶ › HALÁSZ Kálmán: Határsértők, csempészek.

Magyar állampolgárok által elkövetett közokirat-hamisítás közül példa az 1970. tavaszi eset, amikor a már külföldön letelepedett testvérének Magyarországra küldött nyugatnémet útlevelével, benne utánzott magyar beléptetőbélyegzőlenyomattal, személycsere módszerével kívánt Ferihegyen repülőgépre szállni egy magyar férfi.

› B. Ö.

²⁷ Egy török katonai egyenruhába öltözött fiatalkorú magyar férfi 1987-ben átmászott a ferihegyi repülőtér kerítésén, hogy külföldre szökjön, és később beállhasson a francia idegenlégióba. Ezt követően *MALÉV* egyik, Ferihegy-2 utasforgalmi épületnél álló *Tu-154*-es repülőgépebe sikeresen bemászott. Órák múlva a – továbbra sem induló – légijárműből előmászó személyt a határőr biztosító járőrök fedezték fel, aki a figyelmeztető lövések elhangzása ellenére sem állt meg. A kerítés közelében eldobott személyazonosító igazolványa alapján akadtak a személy nyomára, majd tettek büntető feljelentést ellen.

› GÁL: Fiatalkorúak a bíróság előtt.

Az 1980-as évek végén, de még 1988. tavasza előtt egy esetben a forgalomból kiállt, szerelésre hangárba tolt repülőgépen fedeztek fel megbújt személyt, aki vélhetően abban a hiszemben rejtőzködött el, hogy a légijármű hamarosan valamely külföldi ország felé indulni fog.

FEJÉR Gyula: Ferihegy biztonsága.

²⁸ › SLACHTA: 221. p.

mélynek ez sikerült. A következő években a számuk, arányuk csak kisebb mértékben változott, ingadozott.²⁹

Azonban a külföldre utazás és ott tartózkodás szabályait nem csak utasok sértették meg. A jogszerűen külföldre utazó *MALÉV* hajózó személyzet némely tagja, a nyugat- vagy észak-európai városokban ki- és beszállításra várakozást vagy hosszabb pihenődőt (ún. kitelepülést) követően nem jelentkeztek szolgálatra a tovább- vagy visszainduló járatra. Ilyenre, azaz hazatérés megtagadására az 1960-as évektől az 1980-as évek közepéig néhány esetben sor került. Azonban a magukat erre elszánó hajózók nagyobb arányban e cselekményt máskor, turistacélú külföldi útjaik során követték el.³⁰

A *BM Határőrség* jogállását és feladatát, az államhatár őrzéséhez kapcsolódó szabályokat 1974. novemberében a *Minisztertanács* rendelete részletesen meghatározta. Ez nagyrészt az addig fennálló állapotra, rendelkezésekre épült. Ennek értelmében, e szervezet a belügyminiszter irányítása és ellenőrzése alatt állt, egyúttal Magyarország fegyveres erőinek részét képezte. Mindezek mellett a határőrség alapfeladata az „államhatár őrzése, jogellenes átlépésének megakadályozása, a határforgalom ellenőrzése és a határrend fenntartása” volt. Azaz a *BM Határőrség*, mint fegyveres erő (amelynek alapfeladata a haza katonai védelme) végezte el az államhatárhoz kapcsolódó rendvédelmi feladatokat. Meghatározásra kerültek a határforgalom-ellenőrzés végrehajtásának alapelvei is. E jogszabályt a belügyminiszter végrehajtási rendeletben tovább szabályozta, pontosította. A külföldi viszonylatban repülő járművek a magyar államhatárt a kijelölt légi folyosón, a légiközlekedésre vonatkozó rendelkezések megtartása mellett repülhettek át. A nemzetközi forgalomban közlekedő, s Magyarországon le-, vagy onnan felszálló légijárművek, azok személyzetei és utasai határforgalom-ellenőrzés alá estek. Ide értendők az átutazó repülőgépek is, azonban azok és utasaik ellenőrzését „általában nem kell[ett] alkalmazni”, amennyiben a légijárművet vagy a nemzetközi repülőtér kijelölt várótermét nem hagyták el. A nemzetközi forgalomban közlekedő, leszállt, illetve felszállásra készülő légijárműveket a légijármű vezetője jelentette be a határőrség helyi szervénél. A légijárművek és utasaik az illetékes *FEP* és vámhivatal engedélyeivel szállhattak fel. Indokolt esetben és kérelemre a *BM Határőrség* és a *PM Vám- és Pénzügyőrség* országos parancsnokainak együttes engedélyével a határforgalom-ellenőrzés a forgalom-ellenőrző pontoktól eltérő helyszíneken is végrehajtható volt. (Ennek költségeit a kérelmező viselte.) Ez lehetővé tette a vidéki magyar repülőtereken történő határnyitást, illetve a Ferihegről utazó, vagy oda érkező csoportok repülőtéren kívüli helyszínen történő ellenőrzését is (utóbbiakra is lesz példa már az 1970-es években).³¹

A közlekedés és hírközlés szempontjából kiemelkedő, közel harminc létesítmény biztosítása a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) Katonai Főosztály* összefogásával, irányításával működő polgári fegyveres őrség feladata volt. A ferihegyi repülőtér és létesítményeinek elsődleges, fegyveres őrzése 1973-tól a *KPM LRI* alá rendelt állomány feladata volt. Ezt felállított őrhelyek, valamint saját állománnyal vagy rendőrökkel és határőrökkel közösen szervezett járőrözéssel látták el.³² A *Budapesti*

²⁹ > SLACHTA: 380–383. p.

³⁰ > CSERHALMI: 94–95. p.

³¹ > 40/1974. MT. r. ; 1/1975. BM. r.

A határforgalom-ellenőrzés alapelvei között – a korszakra jellemző, kiutazási korlátozások fenntartását elsőbbségben tartó rendszerhez igazítottan – meghatározásra került, hogy kétoldalú megállapodás vagy a belügyminiszter rendelkezése alapján mellőzni lehetett a beléptető útleveél-ellenőrzés végrehajtását, míg a kiléptetőét nem. Ez ugyan légi határok esetében nem volt alkalmazva de a magyar-csehszlovák viszonylatban több *FEP* esetén is bevezetésre került.

³² > 1/1980. BM-KPM-PM. ut. ; SZILVÁSI: Repülőtérén...

A *KPM Katonai Főosztály*t az 1970-es években ezredesi rendfokozatú katonák vezették.

Rendőrfőkapitányság (BRFK) ferihegyi rendőrőrsre volt köteles ellátni a repülőtér forgalmi előterén és a nyilvános területeken a közrend és közbiztonságot fenntartani, valamint őrizni a *BM ORFK Légirendészeti Parancsnokság* repülőtérén belüli épületeit. A repülőtér előterén, sorállományú biztosító határőr elsősorban a repülőtérén dolgozók jármű-forgalmát felügyelték, azonban ott számottevő biztosítási feladat a nagyobb tömegek részvétele mellett megrendezett állami fogadási és búcsúztatási rendezvények idején hárult az őrs állományára. E helyi szerv légirendészeti ügyekben illetékes volt a budaörsi és a hármashatár-hegyi repülőtérén is. Az őrsöt az 1970-es évek közepén NÁDASDI László rendőr őrnagy vezette, az alapfeladatot 2–3 rendőr járőr látta el, nagyobb rendezvények esetén a *BRFK* saját állományából erősítette meg e létszámot.³³

A nemzetközi tapasztalatok alapján a *Belügyminisztérium* államtitkára 1978. májusában intézkedett a **légijárműnek önkényes hatalomba kerítése és terrortámadás esetén végrehajtandó feladatokról** és a megerősítésre közvetlenül bevonható erőkről (azok létszámáról és fegyverzetéről). Akkor a *Budapesti FEP* 80 főnyi sorállománya és az általában szolgálatban lévő 10–12 fő hivatásos határőre, valamint a ferihegyi vámhivatal 10 pénzügyőre mellett, igénybe vehető volt a *Légirendészeti Parancsnokság* 5–6, a *Légirendészeti Tiszti Őrs* 2, továbbá a *Kormányőrség Repülési Osztályának* 5–7 főnyi hivatásos rendőre, valamint az *LRI* polgári fegyveres őrség 10–12 őre, illetve az adyligeti *Határőr Ezred* 1 lövészszázada. A megerősítésként megjelölt erők – köztük három páncélozott szállító harcjármű 9 fővel – további 135, helyszínre vezényelhető rendőrt tettek ki. A rendkívüli események kezelésére együttműködési terv volt érvényben, amelyet 1978. májusában a meghatározott feladatok ellátása érdekében módosítottak. A bekövetkezett események felszámolásának elsődleges intézkedéseit a *Budapesti FEP* parancsnoka irányította, az államtitkári intézkedésben foglaltak szerint, amely meghatározta, hogy az értesített szervek milyen feladatokat hajtanak végre ilyenkor, alap esetben. Az „akció” vezetésére – a bevonható belügyi szervek megbízottaiból – operatív törzs létesült, amelyet kijelölt parancsnok irányított.³⁴

A Magyarország légterében történő közlekedést 1974. március 1-től újabb szabályozás határozta meg. A nemzetközi közforgalomban közlekedő légijárművek államközi egyezményen alapuló menetrendje jóváhagyott előzetes repülési engedélynek minősült. A menetrenden kívüli nemzetközi polgári és nem-szocialista állam részéről a katonai repüléseket a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Légügyi Főosztályának* – a *Honvédelmi Minisztériummal*, a *Bel-* és a *Külügyminisztériummal* történt egyeztetés alapján kiadott – előzetes engedélye alapján lehetett végezni. A berepüléskor minden repülőgép köteles volt a *Magyar Néphadsereg Országos Repülésirányító Szolgálatnál* (*ORISz*) bejelentkezni és az azonosításhoz közölnie kellett az azonosító jelét, a határ átrepülésének (előre látható) idejét, valamint a repülési magasságát. A tényleges berepülésre csak az *ORISz* visszaigazoló engedélyét követően kerülhetett sor. A nemzetközi légi folyosóktól és a ferihegyi repülőtér körzetétől eltérő légi területek a nemzetközi viszonylatban közlekedő repülőgépek részére tiltott légtérnek minősültek. Külföldről történő berepülés csak rádióval (is) felszerelt repülőgéppel történhetett, amely alól egyedi esetben kivételt csak szocialista ország légijárművével lehetett tenni.³⁵ Ezzel egy időben ismét rögzítette a polgári repülőgépek által használható, immár – az addigi

³³ 1/1980. BM-KPM-PM. ut. ; SZILVÁSI: A légirendészeti őrsön.

³⁴ 2/1978. BM. át. int.

³⁵ 029/1973. HM. ut. 2–5. p.

10 km helyett egységesen – 20 km széles nemzetközi légi folyosókat és az azokhoz kapcsolódó légi határkapukat.³⁶ (III./F sz. melléklet)

Egyes esetekben, a bécsi vagy a belgrádi repülőtér zárata idején, az oda tartó repülőgépeket általában a budapest-ferihegyi légi kikötő fogadta. Az utasok, amennyiben a rossz időjárás javulására belátható időn belül esély látszott, az induló tranzit-területen várakoztak. Elhúzódó időszak esetén az érintetteket budapesti szállodákba vitték ki éjszakázni. Ilyenkor a Magyarországra vízumkötelezett utasok útlevellei repülőtéri FEP-nél maradtak letétben, így az előre nem látható kényszerítő körülmény miatt, vízumfelvételre nem kellett őket kötelezni.³⁷

A téli időjárás továbbra is okozott rövidebb idejű le- és felszállási zárlatot Ferihegyen (is). Azonban ezek a legtöbb esetben nem haladták meg a néhány órát. Az elhúzódó, akár egy napig is kitartó, kényszerű üzemszünetek már ritkák voltak; az 1971. január elején tapasztalt erős havazás és köd a ferihegyi repülőtérrel jelentősebb fennakadást okozott. Január 8-a reggelétől a budapesti légi kikötő már nem fogadott menetrend szerinti járatokat, majd aznap estétől, a rossz látási viszonyok miatt felfüggesztették valamennyi polgári légijármű forgalmát. A zárlat még január 9-e délelőtt is fennállt.³⁸ A félnapos forgalmi zárlatok továbbra is előfordultak, ennél hosszabbak azonban már ritkák voltak. Például, 1977. január 25-én, köd miatt egész nap mindössze 4 repülőgép indítását tudták biztosítani, s érkező repülőgépet nem is fogadhattak Ferihegyen. Azév november 9-ig, szintén köd okozott kétnapos kényszerszünetet a budapesti repülőtér forgalmában.³⁹ Az ilyen, hosszabb idejű forgalmi fennakadások során, a szomszédos országokban leszállt budapesti célállomású repülőgépek magyar vízum nélkül utazó, de belépéskor arra kötelezett átszálló utasai részére 1980. júniusától, a busszal történő beutazásukkor – amennyiben majd egy Budapestről induló járatral kívántak továbbutazni – a magyar határátkelőhelyeken díjmentes átutazóvízumot kellett kiadni. Annak mellékletét képző be- és kiutazó-lapja – a felvezetett bejegyzés értelmében – fénykép nélkül is érvényes volt. Ugyanez volt az eljárás Ferihegyen akkor is, ha a légi utas műszaki vagy időjárási okokból továbbutazni nem tudott.⁴⁰ Egyes időjárási körülmények között, elsősorban ködös időben a járatokat indítani tudták, azonban a ferihegyi repülőtér érkezőket nem fogadott. Azok az 1970-es évek végétől környező országok repülőtereire, elsősorban Bécsbe vagy Belgrádba repültek, esetenként akár Prágában vagy Pozsonyban is leszálltak.⁴¹ (Ezek a kitérések egyes utasoknak kényelmetlenséget vagy nehézséget okozhattak, mivel előfordulhatott, hogy úti okmányuk az érkezés országba nem volt területileg érvényes, vagy oda vízummal nem rendelkeztek.)

³⁶ Belépőkapuk voltak 1974-től, 10–10 kilométer szélesség erejéig a következő pontokhoz viszonyítva: Tiszaszentmárton (É. sz. 48°24', K. h. 22°16'), Dombegyházától 5 km-re délre (É. sz. 46°18', K. h. 21°09'), Körösnagyharsánytól 4 km-re délkeletre (É. sz. 46°59', K. h. 21°40'), Kelebia (É. sz. 46°11', K. h. 19°36'), Gyékényes (É. sz. 46°15', K. h. 16°57'), Hegyeshalomtól 4 km-re nyugatra (É. sz. 47°55', K. h. 17°06'), Jánossomorjától 6 km-re délnyugatra (É. sz. 47°46', K. h. 17°04'), Esztergom (É. sz. 47°47', K. h. 18°44'), Soprontól 5 km-re északnyugatra (É. sz. 47°44'24", K. h. 16°33'), Mezőhegyestől 10 km-re kelet-északkeletre (É. sz. 46°16'30", K. h. 20°55'), valamint csehszlovák és magyar repülőgépek részére Tornyosnémeti. (A szabályozás „légi folyosó”-nak nevezte a légi útvonalak és attól két oldalt 10–10 kilométer szélességben kijelölt és meghatározott magasság-tartományú, nemzetközi polgári légi forgalom részére igénybe vehető légteret.)

› 029/1973. HM. ut. 7. sz. melléklet.

³⁷ › [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

³⁸ › Valamennyi közút járható. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1971.01.09.]

Január 8-a délelőtt még megérkezett a vietnámi kormányküldöttség különjáratú repülőgépe. Azonban az *Aeroflot* aznap reggeli járata el sem indult Moszkvából Budapestre.

³⁹ › Megindult a forgalom Ferihegyen. ; Megnyílt az új utastér.

⁴⁰ › 50-21/1-1980. BM ORFK KEO int.

⁴¹ › Ferihegyről a MALÉV szerdai ... ; Hétfőn a MALÉV forgalmi ... ; [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

A kényszerű bécsi leszállás esetén a *MALÉV* az utasokat busszal hozatta Budapestre, de rendkívüli vagy méltányolandó esetben (például kiskorú és kísérője részére) akár taxit is biztosított a vállalat. (Ilyenekre majd még az 1980-as évek közepén is sor került.)⁴² Elhúzódó budapesti rossz idő esetén igen ritkán, de előfordult, hogy az utasok egy részét – akik okmánya területileg érvényes és az esetlegesen szükséges vízummal ellátva volt – a kitérő repülőtérre szállították, ahonnan a repülőgép a teljesítendő célállomásra indult. Ilyen esetekben a be-, illetve kiléptetés a gépjárművel útba ejtett közúti határátkelőhelyen történt meg.⁴³

A *MALÉV* által, továbbra is esetenként kitérő repülőtérként igénybe vett **debreceni légikikötő** polgári üzemeltetését – akárcsak a ferihegyiét – 1973-ban a *KPM LRI* vette át. Ekkorra a repülőtér légijármű fogalmában egyre nagyobb arányt képeztek a katonai repülések. A *MALÉV* repülőgép-parancsnokai, rossz időjárás esetén – részben a jobb felszereltség miatt – ekkor már régóta a bécsi repülőteret részesítették előnyben, szemben a hajdúsági városával. Azonban az eseti jelleggel még előforduló, kitérő polgári járatok utasainak határforgalom-ellenőrzését a debreceni repülőtérén hajtották végre.⁴⁴ (Az itt kitérve leszállt polgári utasszállító repülőgépek utasait az ellenőrzések után autóbusszal vitték Budapestre. Az elhúzódó kedvezőtlen időjárás esetén, ritkább esetben, az induló utasokat átvitték a debreceni repülőtérén várakozó légijárműhöz.⁴⁵) A debreceni repülőtérén az utolsó jelentős eseményre 1977. június 15-én került sor, amikor a román államfő, Nicolae CEAUȘESCU *II-18*-as különjáratú repülőgépe leszállt. Itt meghívója, KÁDÁR János személyesen fogadta, nagyszámú érdeklődő előtt. A román államfő még aznap este visszarepült Romániába, a 70 km-re fekvő Nagyváradra. A tiszántúli repülőtér 1977-től gyakorlatilag már megszűnt polgári kitérő repülőtérnek lenni, majd ez hivatalos formában is megtörtént.⁴⁶ Ez időben, a Budapestet közbeeső leszállás révén érintő légi járatok a magyar fővárost a leszállásra nem alkalmas, esetleg kedvezőtlen ferihegyi időjárás esetén – kitérés nélkül – általában kihagyták útvonalukból.⁴⁷ Ez a változtatás azoknak, a már fedélzeten tartózkodó utasoknak okozhatott gondot, akiknek úti okmánya a Magyarországon túl érintett állam(ok)ba nem volt érvényes, vagy azt az ottani hatóság határátlépésre jogosító okmányként nem fogad(hat)ta el. (A debreceni létesítmény polgári repülőtéri szolgálatát 1984. tavaszán szüntették meg.⁴⁸)

A magyar főváros svédországi kapcsolatainak csúcsidezőszaka 1973-ban volt. Míg 1972. nyarán még 3 járatpár és egy egyirányú közlekedett Budapest és Stockholm között, addig ezek egy évvel később heti hétre nőttek irányonként. Azonban a skandináv SAS 1973. őszén megváltoztatta magyarországi útvonalát – azt minden esetben Koppenhágából teljesítette –, így a svéd fővárosba már csak a *MALÉV* kettő útja maradt hetenként. A lengyel *LOT* légitársaság az 1973. évi nyári menetrendi időszakban üze-

⁴² > CSERHALMI: 93–94. p.

⁴³ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

⁴⁴ A *MALÉV* egyik *II-18*-as repülőgépe, 1975. január 15-én MA-801-as számon, Berlin-Schönefeld–Budapest útvonalat teljesített. Ferihegy végső megközelítéskor – a rossz időjárás és látási viszonyok miatt – megszakította a leszállási műveletet, és a kitérőként kijelölt Debrecen repülőtérén biztonságban leszállt. Azonban percekkel az említett budapesti továbbrepülést követően, a *MALÉV* azonos útvonalát MA-801/A számon repülő légijárműve a ferihegyi ereszkedés vége felé a földnek ütközött és megsemmisült. (Utóbbi eset bővebb ismertetése e fejezet végén, alfejezetben olvasható.)

> A KPM közleménye a január 15-i repülőgép-szerencsétlenségről.

⁴⁵ > [BORS István nyá. hőr. alezr. adatközlése alapján.]

⁴⁶ > DELEFF: 57–58. p. ; MOYS: Légiforgalmi irányításunk története.

A *MALÉV* 1977-ben még Ferihegyről Debrecenbe küldött egy *II-18*-as repülőgépet, hogy különjáratot teljesítsen Debrecen–Budapest útvonalon, nyugatnémet turistákkal. Azonban állambiztonsági szempontok miatt a Hortobágy felett haladó légijárművet a ferihegyi repülőtérre visszafordították, a járatot nem teljesítették. A debreceni repülőtérén várakozó utasokat végül busszal szállították a magyar fővárosba.

⁴⁷ > Ferihegy ködben.

⁴⁸ > DELEFF: 58–59. p.

meltette a Varsó–Budapest–Kairó útvonalát is, amit heti egy alkalommal, *Iljuszin Il-62*-es típussal teljesített.⁴⁹ Ezt azonban később nem indította újra.

A magyar légiközlekedési vállalat mind gyakrabban alakította át a több-leszállásos útvonalait megállás nélküliekre. Így már 1974. tavaszán Budapest–Helsinki közvetlen útvonalon közlekedtek *Tu-134*-es repülőgépei. A *BEA* és a *MALÉV* Budapest és London közötti járatait, összesen heti hét alkalommal leszállás nélkül teljesítették. Ugyanígy a magyar vállalat már leszállás nélkül repült a Budapest–Párizs–Le Bourget útvonalon is. A szocialista légitársaságok közül a bolgár *Balkan* még repült járatokat Budapesten keresztül Dániába: *Tu-134*-esei a Szófia–Budapest–Koppenhága járatot heti egy alkalommal teljesítették, s ezt az útvonalat majd még másfél évtizedig üzemeltették. A *Finnair* újabb, *McDonnell Douglas DC-9*-es repülőgépei ekkor már az 1973. áprilisán Helsinki–Koppenhága–Budapest útvonalra módosított, vagy az 1974-től egyszer immár közbeeső leszállás nélküli útvonalon közlekedtek.⁵⁰ Az 1976. évi nyári menetrendi időszakban a finn és magyar főváros között hetente és irányonként öt járat repült, leszállás nélkül; a *MALÉV* egyet–egyet *Tu-134*-es és *Tu-154*-es típussal, míg a *Finnair* három alkalommal *Caravelle* repülőgépeivel. Ugyanebben az időszakban már nem repültek menetrend szerinti járatok Ferihegy és Svédország viszonylatában; Koppenhága és Budapest között azonban négy magyar és négy skandináv repülőgép közlekedett irányonként minden héten.⁵¹

A *MALÉV* amszterdami járata 1974-ben heti két–két alkalommal Budapest–München–Amszterdam, illetve Budapest–Prága–Amszterdam útvonalon közlekedett, *Tu-134*-es típussal. Az *Austrian Airlines* 1973. ősztől naponta repülte a Bécs–Budapest járatát *DC-9*-es repülőgépeivel, míg a *MALÉV* 1974-ben a heti három Budapest–Bécs–Brüsszel járat mellett további kettő Budapest–Bécset is teljesített. (Bécsi leszállásos belgiumi magyar járat még fél évtized elteltével is közlekedett.) A nyugatnémet városok közül Frankfurtba a magyar vállalat heti öt, a nyugatnémet *Lufthansa* négy alkalommal repült a magyar fővárosból. Budapest és Zürich között heti tizennégszer volt légi kapcsolat, fele–fele arányban a svájci és a magyar vállalat üzemeltetésében, amelyből a *MALÉV* heti háromszor Budapest–Zürich–Madrid járatot teljesített *Tu-134*-es repülőgépeivel.⁵² A Nicosiába közlekedő *MALÉV* járatok a ciprusi fővárost 1974. nyarától, a szigetországban kialakult belpolitikai (görög–török) válság miatt nem érintették. Ciprus északi részének július végén kezdődő török megszállása miatt a teljes ciprusi légteret, valamint Törökország számos repülőtérét és az ország légi útvonalainak jelentős részét lezárták a polgári közlekedés előtt. Így a közel-keleti magyar járatok csak jelentős déli kerülő árán érték el céljukat azokban a hetekben; a szíriai *MALÉV* viszonylat ekkortól már Budapest–Athén–Damaszkusz útvonalon üzemelt, *Tu-154*-es légijárművel. A majd később újrainduló ciprusi légi kapcsolatok majd már Larnaca repülőtérével álltak fent; azonban egyes években csak a nyári menetrendi időnyben közlekedtek a szigetországba a magyar repülőgépek.⁵³

Az olasz *Alitalia* (*Compagnia Nazionale Linee Aeree Italiane*) 1974. május 1-jén indította heti kettő Milánó–Budapest járatát, amelyet *Caravelle* repülőgépeivel teljesített. Az olasz légiközlekedési vállalat 1980-tól, szerződés alapján a *MALÉV*-vel közösen, utóbbi légijárműveivel üzemeltette valamennyi Olasz- és Magyarország között közlekedő légi járatot. A *MALÉV* 1974-ben Budapest–Bukarest–Isztambul útvonalon,

⁴⁹ LOT 1973. évi nyári budapesti menetrendfüzete.

⁵⁰ MALÉV 1974. évi nyári menetrendfüzete. ; Ötven év.

⁵¹ MALÉV 1976. évi nyári menetrendfüzete.

⁵² MALÉV 1974. évi nyári menetrendfüzete.

⁵³ ABC. 1975. november: 378–379. p. ; ABC. 1976. augusztus: 386–387. p. ; V. J. – V. M.

heti két alkalommal tartott fent kapcsolatot Törökországgal, amelyet az 1980-as évek elején már heti háromszorira növeltek.⁵⁴

A spanyol *Iberia* 1974. július 4-én indította meg Madrid–Barcelona–München–Budapest útvonalát, amelyen már akkor heti kettő alkalommal közlekedett repülőgépe.⁵⁵ Az 1976. év nyári menetrendi időszakában a spanyol vállalat – továbbra is heti kétszer – már Madrid–Barcelona–Budapest útvonalat repült *Douglas DC-9*-es típusával.⁵⁶ Az Ibériai-félszigetre 1979. nyarán a *MALÉV* továbbra is heti három Budapest–Zürich–Madrid, illetve az 1977. tavaszán nyitott Budapest–Barcelona útvonalon már heti két járatot is teljesített, immár *Tu-154*-es típusal. Ugyanekkor az *Iberia* heti kettő magyarországi járata Madrid–Barcelona–(Bécs)–Budapest útvonalra módosult. Az 1981. év őszi menetrendi időszakától kezdődően – szerződés alapján – a *MALÉV* saját repülőgépeivel már csak a spanyol és magyar főváros között üzemeltette tovább a spanyolországi viszonylatot, az *Iberiával* közös járatszámon és helyértékesítéssel.⁵⁷ (A spanyol vállalat ezt követően menetrend szerint többet már nem közlekedett Magyarországra.) A Budapest–Barcelona járatok számos téli menetrendi időszakban nem közlekedtek.

Szintén még az 1974. évben, a magyar légitársaság *Il-18*-asai heti háromszor repültek Budapest–Dubrovnik útvonalon is, amelyet nyaraló utasok vettek igénybe, miközben a jugoszláv *JAT* szintén háromszor Dubrovnik–Belgrád–Budapest idényjellegű járatot teljesített *Caravelle* repülőgépeivel. Az 1976. évi nyári hónapokban – a Belgrád–Budapest viszonylat mellett – hetente és irányonként a *JAT* kettő Dubrovnik–Budapest útvonalat üzemeltetett, immár a *DC-9*-es típusával. Ez mellett egy Budapest–Split és kettő Budapest–Dubrovnik *MALÉV*-járat közlekedett *Tu-134*-es és *Tu-154*-es repülőgéppel. A jugoszláv vállalat 1977-ben háromról kettőre mérsékelte a Belgrád–Budapest járatát, a *MALÉV* továbbra is egyet üzemeltetett ebben a viszonylatban, immár tiranai továbbrepülés nélkül. Ekkor Jugoszlávia tengerparti üdülővárosaiba a nyári idény erejéig a *JAT* heti egy Dubrovnik–Budapest útja mellett a *MALÉV* egy–egy Budapest–Dubrovnik, Budapest–Split és – új viszonylatként – Budapest–Rijeka menetet is teljesített.⁵⁸

A kommunista országok állampolgárai részére a külföldre utazás lehetősége – országonként változó mértékben – egyre szélesebb kör számára volt elérhető. Ez jelentősen növelte az idegenforgalmat a „keleti” államokban. A légi utazás azonban továbbra is költségesebb volt, mint vasúton vagy közúton történő utazás, de egyre többen éltek ezzel a lehetőséggel is. Ráadásul a szocialista országok honosai egymás viszonylatában továbbra is kedvezményes áron utazhattak saját és egymás légitársaságain.⁵⁹ Ez egyes

⁵⁴ > *MALÉV* 1974. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete.

⁵⁵ > A spanyol légitársaság nyitójárata Budapestre.

⁵⁶ > *MALÉV* 1976. évi nyári menetrendfüzete.

⁵⁷ > *Iberia* 1979. nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi nyári menetrendfüzete. ; Nyári légi menetrend. ; *Repülési Lexikon.*: I. köt., 421. p. „Iberia” címszó

⁵⁸ > *JAT* 1977. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1974. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1976. évi nyári menetrendfüzete.

⁵⁹ Az 1970-es évek közepén az *Interflug* és a *MALÉV* járatain Budapest és Berlin–Schönefeld közötti légi utazás oda-vissza 940 Ft volt; a magyar főváros és Drezda között a menettérti utazás csak 770 Ft-ot tett ki. (Ez utóbbi azonos összeg volt, mint az *Interflug* Lipcséből vagy Drezdából Barth-ba, a kelet-német üdülővárosához – belföldi viszonylatban – közlekedő járatok jegyeinek ára! A belföldi távolság 230 km, míg Budapest–Drezda útvonal 560 km.) Míg Budapest és Prága között, egy irányban a *ČSA* vagy a *MALÉV* repülőgépével a kedvezményes jegy ára mindössze 370 Ft volt, addig ugyanez a viszonylat a skandináv *SAS* járatával 1.218 Ft-ot tett ki. (Ekkoriban a magyarországi havi átlagos bruttó bér 2.800–3.400 Ft volt, amelynek realértéke is folyamatosan növekedett.)

Ezekben az években Budapest és Madrid között, oda és vissza – a legkedvezőbb útvonalon és áron – a vasút II. osztályán 3.099 Ft, I. osztályon 4.753 Ft volt; ugyanez a *MALÉV* közvetlen (zürichi leszállású) járatával 8.052 Ft-ot (az utassal utazó családtagjainak 5.986 Ft-ot) tett ki. (Vasúton [átszállással] irányonként 41:40 óra, repülőgéppel 3:20 óra volt a menetidő, míg áron 2,6-szeres volt a különbség). Szintén ez időben, Budapest és Koppenhága között (kelet-ber-

viszonylatokban jelentős utasforgalom-növekedéshez vezetett, amely közül Budapest-Ferihegy esetében kiemelkedett a Német Demokratikus Köztársaság repülőtereire irányuló forgalom.

A ferihegyi repülőtér 1974. évi nyári forgalmából továbbra is Berlin-Schönefelddel volt a legjelentősebb kapcsolat. A nyári csúcsidőszakban ez hetente és irányonként 48 – egy kivételével kizárólag a magyar és keletnémet főváros között közlekedő – járatot jelentett. Emellett a Német Demokratikus Köztársaság más repülőtereire is közlekedtek repülőgépek: Drezdába 13, Erfurtba 6 és Lipcsébe 5 járat repült irányonként azonos időszakban. Budapest és Moszkva között irányonként 18, Leningrádba 6 és Kijevbe 5 járatpár közlekedett a két ország légitársasága által (ezt követően egyes években eggyel több kivevit, és 1976-tól már 7 leningrádit teljesítettek). Míg 1974-ben, Varsóba heti 17 járatpár közlekedett, esetenként több-leszállásos útvonalak részeként, addig Prágába az 1969. évihez képest (akkor 20) már kevesebb: 16 járat, utóbbi összesen öt légitársaság (*Air France*, *ČSA*, *KLM*, *MALÉV* és *Syrian Arab Airlines*) üzemeltetésében. A „nyugati” viszonylatban a legtöbb repülőgép Budapest és Zürich között repült, irányonként hetente 14 alkalommal, Bécsbe 12, Koppenhágába 10, Frankfurtba 9 járatpár repült ugyanekkor.⁶⁰

Az 1974. év nyári hónapjaiban hetente átlagosan 280–300 érkező és ugyanennyi induló menetrend szerinti és azon kívüli járatot szolgált ki a Budapest Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér. (A légi kikötő kedvező időelosztás mellett, elvileg akár 500 le- és felszálló utasszállító légi járművet is tudott volna kezelni ekkor.) Azonban a csúcsidőszakok nagy zsúfoltsága miatt az induló és érkező csarnokok bővítése akkor már folyamatban volt.⁶¹ Az érkező (a főbejárat felől a jobboldali) csarnok könnyűszerkezetes megoldással történt bővítése 1976. végére befejeződött. Az ugyanilyen kivitelezéssel készült, 1977. január 25-én átadott 1.100 négyzetméteres jegykezelő csarnok a főcsarnok északi részéből nyílt (szintén a két északi épületszárny közötti rész beépítése által), és saját utas-bejáráttal rendelkezett a gépjármű-parkoló felől. Az utasfelvételt immár 14 jegykezelő pultnál végezhették egyszerre. A hozzáépítés következtében új helyre, az új csarnok főcsarnok felőli részéhez került át a vám- és útlevél-ellenőrzés helyszíne; így az induló várótermet tovább bővítették a korábbi hatósági vizsgálóterem helyén. Így a ferihegyi repülőtér, az átalakítás befejeztével immár kétszer annyi, évi 2,5–3 millió utas kiszolgálását is lehetővé tette.⁶² Mindezek mellett, az utasforgalmi épület kialakításához és méreteihez képest a továbbra is nagy forgalmat a határterületen és az induló utasváróban a szükséges és lehetséges mértékben alacsonyan kívánták tartani. Ennek érdekében, Ferihegyen már az 1950-es évektől az volt a gyakorlat, hogy a nyilvános csarnokban várakozó induló utasokat járatonként, hangosbemondó segítségével szólították fel a vám és útlevél-vizsgálatnál történő megjelenésre. Így a tranzit területen az indokolatlan zsúfoltság – amelyet a szükségesnél hamarabb kilépő utasok fokozhattak – elkerülhető, illetve a forgalom jobban szervezhető volt. Ez még 1980-ban is gyakorlat volt.⁶³

A budapesti nemzetközi repülőtér közel-keleti légi kapcsolata az 1970-es évek közepére vált jelentőssé, Damaszkuszba és Kairóba heti kettő–kettő, Bejrútba heti három

lini átszállással) a vasúti menetjegy menettérti utazás esetén, II. osztályon 3.874 Ft volt; ugyanekkor ugyanezért a viszonylatért repülőgéppel 5.326 Ft-ot kellett fizetni (ez 1,4-szeres különbség volt).

⁶⁰ > *MALÉV* 1974. évi nyári menetrendfüzete.

⁶¹ > F. NAGY

⁶² > Megnyílt az új utastér. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1974.05.17.]

⁶³ > [Korabeli, magyarországi folyóiratokban megjelent beszámolók, visszaemlékezések és tudósítások alapján.]

járatot üzemeltettek, esetenként közbeeső leszállással.⁶⁴ Ezek közül a libanoni *Middle East Airlines (MEA)* 1974. nyarától heti egy alkalommal, *Boeing 727*-es repülőgéppel teljesítette a Bejrút–(Szófia)–Budapest útvonalat.⁶⁵ Az iraki *Iraqi Airways* légitársaság 1976-tól üzemeltette heti egy alkalommal, *Boeing 727*-es repülőgéppel a Bagdad–Budapest–(Berlin–Schönefeld) járatát, amelyet 1981. nyarán már heti kétszer teljesített.⁶⁶ A vállalat a magyarországi szolgáltatását 1983. nyarára Bagdad–(Isztambul)–Budapest–(Berlin–Schönefeld), majd 1985. októberétől pedig Bagdad–(Isztambul–Bukarest)–Budapest útvonalra változtatta, amelyeket akkor már *Boeing 737-200* típusal teljesített.⁶⁷

A *Lufthansa* Düsseldorf–München–Budapest járata heti háromra, a közvetlen frankfurti heti ötre nőtt 1975. nyarára, akkor már mindet *Boeing 737*-essel teljesítve. Ugyanakkor a *MALÉV* továbbra is öt Budapest–Frankfurt, valamint három Budapest–München útvonalat repült; előbbi *Tu-154*-essel, utóbbit *Tu-134*-essel.⁶⁸

A Budapestről induló, illetve oda érkező **utasszállító különjáratok** száma az 1970-es években egyre növekedett. Ezek egy része tengerentúli útvonalon közlekedett. Az *Air Canada* vállalat akár 177–259 utas szállítására is alkalmas *Douglas DC-8*-as repülőgépei 1972. és 1978. között a legtöbb évben számos, szerződés alapján teljesített légi járatot repült Kanada és Magyarország között. Az első járatot 1972. június 23-án teljesítette a kanadai légitársaság. Az *International Agency Travel Service* vállalat szerződése alapján 1973. júliusa és augusztusa folyamán 6 utat teljesített Toronto–...–Budapest és ellenkező irányú útvonalon, döntően Észak-Amerikában élő, elsősorban magyar származású személyek szállítása céljából. Ezt 1974. júniusa és augusztusa között 8, majd 1975. és 1976. júniusa és szeptembere között már 13 szerződéses járat követte azonos útvonalon.⁶⁹ A nem menetrend szerinti, nagyobb csoportok fuvarozására szerződött útvonalak teljesítései közül kiemelkedtek, többek között a magyar olimpiakonok csoportos repülőútjai is. Így a montreali, XXI. Olimpiai Játékokra 1976. nyarán, – a közel három évvel korábban kiírt pályázat nyerteseként – az amerikai *Pan American World Airways (Pan Am)* légitársaság *Boeing 707* típusú repülőgéppel utaztak a magyar élsportolók. Az első, július 3-ai kiutazás Budapest–(Shannon)–Montreal útvonalon történt 163 fővel, amelyet július 12-én követett a második különjárat, 180 személlyel. A hazautazás július 30-án, illetve augusztus 3-án volt. Utóbbi napon érkeztek haza a díjazottak is, akiket vezető magyar állami tisztviselők csoportja és a *Magyar Néphadsereg* zenekara fogadott Ferihegyen.⁷⁰

Az Amerikai Egyesült Államok és Magyarország képviselője 1972. május 30-án aláírta a kétoldalú légügyi egyezményt, majd az a kezdeti ideiglenes hatály után 1973. júliusában életbe lépett. Ezzel lehetővé vált – további megállapodások függvényében – a két ország közötti menetrend szerinti légi kapcsolat kiépítése. A megállapodás értelmében a megjelölt országok területén az amerikai fél légijárművei leszállhattak az Egyesült Államok bármely városa felől Budapestig kilenc európai ország közül legfeljebb háromban, illetve a magyar fővároson túl, délkelet felé további kilenc európai, közel-keleti és közép-ázsiai államot érinthetett. Magyar légiközlekedési vállalat – lehe-

⁶⁴ > *MALÉV* 1974. évi nyári menetrendfüzete.

⁶⁵ > *Balkan* 1974. nyári menetrendfüzete. ; Üzembe állnak a TU 154-esek.

⁶⁶ > *ABC*. 1976. augusztus: 364. p. ; *Iraqi Airways* 1977. nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi nyári menetrendfüzete. ; *Repülési Lexikon.*: I. köt., 439. p., „Iraqi Airways” címszó.

⁶⁷ > *MALÉV* 1983. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1985. évi nyári menetrendfüzete.

⁶⁸ > *Lufthansa* 1975. évi nyári menetrendfüzete.

⁶⁹ > IATS hirdetése 1973.04.21. ; IATS hirdetése 1974.05.04. ; IATS hirdetése 1975.02.22. ; PETHES – URBÁN [képmelléklet alapján] ; Új légijárat.

⁷⁰ > Olimpiai menetrend. ; Újra itthon a legjobbak.

tőiséget kapva, de azt az 1990-es évekig ki nem használva – Magyarországról igény szerint Svájc és Hollandia városain, illetve Montreal repülőtérén keresztül New Yorkba üzemeltethetett (volna) útvonalat.⁷¹ Az amerikai *Pan American World Airways* (*Pan Am*) légitársaság – élve a lehetőséggel és felhatalmazást nyerve – 1975. május 23-án New York-JFK–London–Düsseldorf–Budapest útvonalon járatot nyitott, amely szolgáltatást hetente három alkalommal biztosított. E viszonylatot kezdetben *Boeing 707*-es repülőgép teljesítette.⁷² Már azév szeptember 17-én módosították a magyarországi útvonalat; az szerint New York-JFK–Frankfurt, *Boeing 747*-es típusal repült járathoz, repülőgép-cserével Frankfurt–Budapest szárnyvonalat kapcsoltak, amelyet *Boeing 727*-es típusal, és már csak heti két alkalommal teljesíttek.⁷³ Az ismételtén átalakított rend szerint, a magyar fővárost az amerikai egyesült államokbeli légitársaság 1977. október 30-tól – a továbbra is *Boeing 727*-es légijárművel teljesített – Frankfurt–Prága–Budapest útvonallal érte el, immár csak heti egy alkalommal.⁷⁴ Újabb járatmódosítás révén, 1978. nyarán Frankfurt–Budapest–Bukarest és Frankfurt–(Prága)–Budapest útvonalat hetente egy–egy alkalommal teljesítette az amerikai légitársaság, rászállítva az utasokat annak Frankfurt–New York-JFK és ellenkező irányú járatára. A *Pan Am* budapesti viszonylata 1978. november 1-jével felfüggesztésre került (hamarosan már a román fővárosba sem közlekedtek a vállalat repülőgépei).⁷⁵

A ferihegyi nemzetközi repülőtér államhatáron be- és kilépő utasforgalma 1975-ben 1.095.981 fő volt, amelyből csak a *MALÉV* 453.838 utast szállított, azaz a teljes forgalom 41,41 %-át. A magyar légitársaság mellett a legjelentősebb külföldi vállalat továbbra is a keletnémet *Interflug* volt 199.477 utassal (18,20 %), illetve a szovjet *Aeroflot* 104.631 fővel (9,55 %). A „nyugati” vállalatok közül ekkor is a nyugatnémet *Lufthansa* szállította Budapestre, illetve Budapestről a legtöbb utast: 37.244 személyt (3,40 %), amely mögött e csoportban, a svájci *Swissair* 33.676 (3,07 %) utasa következett. A fent ismertetett, magyar államhatárt átlépő légi utasok mellett további 53.279 fő „átmenő” (azaz járat váltása nélküli továbbutazó) utas is volt, akik Budapest érintésével és ugyanazzal a járatall folytatatták útjukat. A legtöbb átmenő utast már az *Aeroflot* szállította, a 23.626 fő legnagyobb része a szovjet légitársaság nyugat-afrikai járata révén, átutazóban érintette a magyar főváros repülőtérét. E teljesítményt a *MALÉV* (8.085 fő) és a román *TAROM* (6.924 fő) követte. A vámhatáron keresztül bonyolódó légi áruforgalom már 15.582 tonnát tett ki, amelyből a kivitel megközelítőleg kétharmad részt, 10 ezer tonnát tett ki. A ferihegyi légi kikötőt már 24.314 nemzetközi viszonylatú kereskedelmi légi járat vette igénybe.⁷⁶ A ferihegyi repülőtérén, 1975-ben Magyarország valamennyi határforgalmának 5,3 %-a haladt keresztül.⁷⁷

{ Nemzetközi kitekintés. } Az 1975. évben a Prága-Ruzyně repülőtér összes forgalma – a belföldi viszonylattal együtt – 3.662.000 személy, 32.176 tonna áru és 84.900 repülőgép volt, míg Moszkva-Seremetyevot – a szovjet főváros körüli repülőtér között ekkor már legforgalmasabbat – összesen 2.387.300 fő, 44.506 tonna áru és

⁷¹ > 1973/16. tvr.

⁷² > BAJKOR ; *Pan Am* 1975. szeptemberi menetrendfüzete.

⁷³ > *Pan Am* 1975. decemberi menetrendfüzete.

⁷⁴ > *Pan Am* 1977. téli menetrendfüzete.

A *Pan Am* légitársaság már 1976-ban 15.002 főt szállított a budapesti viszonylatain (további 865 utas átmenő forgalomban közlekedett ugyanekkor), 310 járat révén. A következő években valamivel elmaradt a forgalma az előbbi évtől, ezért a járatok gyakoriságát is mérsékeltek.

> *Statisztikai Évkönyv*, 1976.: 252. p. ; *Statisztikai Évkönyv*, 1977.: 284. p. ; *Statisztikai Évkönyv*, 1979.: 294. p.

⁷⁵ > [A *Pan Am* 1978. tele és 1983. áprilisa közötti menetrendfüzetei.]

⁷⁶ > *Statisztikai Évkönyv*, 1975.: 250. p.

⁷⁷ > *Idegenforgalmi Évkönyv*, 1976.: 34. p. [A beutazó külföldi és a kiutazó magyar látogatók adatai alapján.]

43.400 légijármű vette igénybe. Ugyanebben az esztendőben, Bécs-Schwechat légi kikötőben 2.022.400 főt, 23.625 tonna árut és 62.800 repülőgépet szolgáltak ki, míg Amsterdam-Schipholon 7.534.300 főt, 226.322 tonna árut és 173.300 légijárművet. Párizs három repülőtérén – a Roissy-en-France-Charles de Gaulle, az Orly és a még üzemelő Le Bourget – mindösszesen 18.084.800 utas, 320.100 repülőgép fordult meg, illetve 356.430 tonna árut kezeltek ott.⁷⁸ A budapesti repülőtér 1975-ben már nem, illetve még nem rendelkezett hosszú járatú légi útvonalakkal. Azonban ekkoriban Európának nem csak a nagy központi repülőterei, hanem a kommunista országok – világviszonylatban közepes méretűnek számító – légi kikötői is számos ázsiai, afrikai és amerikai járatot bírtak.⁷⁹ Míg a teljes magyarországi nemzetközi (átutazók nélküli) polgári légi forgalom – amely szinte kizárólagosan megegyezett a ferihegyi repülőtérrel – 1975-ben 1,096 millió fő volt, addig a lakosságában közel öt és félszer nagyobb Egyesült Királyság azonos adata 30,276 millió utast mutatott.⁸⁰ (A változatlanul ötszörös különbség lényegében továbbra is azonos okokra vezethető vissza, mint a korábbiakban érintőlegesen említve lettek; az előbbi adatok a külföldre utazás lehetőségét továbbra is jól szemléltetik, még ha ebben Magyarországon kedvező változások következtek is be.)

A magyar minisztertanács az 1970-es években **újabb légügyi egyezményeket** kötött, lehetővé téve a magyar vállalatnak piaci igények alapján, vagy egyéb okból kifolyólag hosszabb távú légi járatok nyitásának lehetőségét. Ezek általában a nem-kereskedelmi és kereskedelmi repülés tárgykörét egyaránt rendezték és szabályozták, valamint számos esetben életbe lépésük előtt ideiglenesen már alkalmazhatóak voltak. A már ismertetett, Amerikai Egyesült Államokkal aláírt megállapodást csak a tengerentúli állam használta ki. A kairói *MALEV*-viszonylat esetleges bővítése érdekében kötötte meg 1970. augusztusában Magyarország Szudánnal a légi járatok üzemeltetéséről szóló kétoldalú egyezményt, amely majd 1971. április 28-án lépett életbe. Végül egyik fél sem indított járatot a másik fővárosába menetrend szerint.⁸¹ A guineai-magyar 1971. decemberében aláírt, majd csak 1976. március 4-én életbe lépett polgári légiközlekedési egyezmény által lehetővé tett – korábban a keletnémet *Interflug* által

⁷⁸ > MONDEY: 133. p.

A Roissy-en-France-Charles de Gaulle légi kikötőben 1975-ben a mindösszesen 85.800 le- és felszállás során 6.009.800 utast és 220.244 tonna teherárut fuvaroztak. Ugyanez év Párizs-Orly-n a 150.100 repülőgép-mozgás során 10.611.400 utast és 119.871 tonna árut szállítottak.

⁷⁹ A nyugatnémet Frankfurt am Main repülőtér Afrikának Szaharától délre eső viszonylatai közül, 1975-ben Accra, Addis Abeba, Dakar, Dar es Salaam, Entebbe, Johannesburg, Kinshasa, Lagos, Mauritius, Nairobi és Windhoek légi kikötőjével volt legalább heti egy, átszállás nélküli légi kapcsolata. Ezeken túlmenően számos észak-, közép- és dél-amerikai, ázsiai várossal volt menetrend szerinti összeköttetése, valamint az ausztrál Sydney-vel és Melbourne-nel is (előbbivel heti hét, utóbbival négy alkalommal). A csehszlovák Prága-Ruzyně repülőtér 1975-ben is számos tengerentúli járatot rendelkezett, amelyek egy jelentős részét a csehszlovák ČSA légitársaság üzemeltette. Így közbeeső vagy végállomásként elérhető volt Bombay, Dakar, Freetown, Havanna, Jakarta, Kuala Lumpur, Kuvait, Montreal, New York-JFK, Szingapúr és Teherán is. A bukaresti nemzetközi légi forgalom tengerentúli menetrendi kapcsolatai ugyanez év Karachi, New York-JFK, Peking és Teherán voltak. A lengyel főváros repülőtérének távoli légi útvonalai ugyanez év 1975-ben Bagdad és New York-JFK légi kikötőivel álltak fenn.

> ABC. 1975. június: 322–323. p.; *Lufthansa* 1975. évi nyári menetrendfüzete.

⁸⁰ > *The Statesman's Year-Book, 1977–1978.*: 128. p.

⁸¹ > 1971/18. tvr.

Ennek előzményeként, még 1966. szeptemberében kelt szudáni-magyar jegyzőkönyv lehetővé tette, hogy a magyar vállalat – igény szerint – az alábbi útvonal némelyik, vagy mindegyik állomásának teljesítése révén járatot tartson fent a szudáni fővárosba vagy azon keresztül meghatározott nyugat-, nyugatkelet- és kelet-afrikai városokba, valamint akár a madagaskári Tananarivébe is. A magyar fél által teljesíthető útvonalak az alábbiak voltak: Budapest–Belgrád/At-hén/Isztambul–Nicosia–Kairó–Khartúm–Lagos–Accra–Conakry, illetve ...–Khartúm–Brazzaville, ...–Khartúm–Kinshasa vagy ...–Khartúm–Addis Abeba–Nairobi/Dar es Salaam–Tananarive. (Csak e felsorolásban: a „/” jel a vagylagos lehetőséget jelöli.) A szudáni vállalat Budapesten keresztül is indíthatott járatot meghatározott városokba, illetve azok érintésével is.

üzemeltetett – Budapest–...–Conakry viszonylatban a szerződő felek repülőgépei menetrend szerint sosem közlekedtek. Ugyanígy az 1977. októberében aláírt, majd 1978. április 18-án életbe lépő afgán-magyar megállapodás által biztosított Budapest–...–Kabul menetrend szerinti útvonalat sem indították meg. A Jemeni Népi Demokratikus Köztársaság és a Magyar Népköztársaság képviselői 1975. márciusában írtak alá légi-ügyi megállapodást, amely 1975. október 22-én életbe lépett. Az abban biztosított lehetőséggel – azaz a Budapest és Aden közötti viszonylat teljesítésével – végül csak a dél-jemeni légitársaság élt, az is majd csak 1987-től.⁸² A megkötött, de végül ki nem használt légiforgalmi egyezmények hátrányt is okoztak. A már meglévő magyar-guineai és magyar-sierra leone-i megállapodások miatt a szovjet *Aeroflot* afrikai járatai Budapest és Conakry, illetve Freetown viszonylatában utast és árut nem szállíthatott. Az 1970-es években és az 1980-as elején Magyarország az előbbieken kívül Marokkóval, Libanonnal, Kubával, Líbiával, Sierra Leone-nal, Nigériával, Pakisztánnal és Kuvaittal kötött kétoldalú egyezményt légi közlekedés tárgyában. Az 1970-es évekre létrejött megállapodásokban szabályozott légiforgalmi jogok alapján a *MALEV*-nek már 1969-től lehetősége nyílt volna akár Bejrúton és Karachin keresztül Indiába, 1971-től Szudánon keresztül Etiópiába, majd 1977-től pedig Khartúmon vagy Tripolin át Lagosba, majd azon keresztül egészen Conakry-ig is járatot nyitni.⁸³ Azonban a magyar légitársaság elsősorban az európai, észak-afrikai és közel-keleti járatait kívánta fejleszteni, illetve majd e térségben nyitott új útvonalakat.

A ferihegyi Műszeres Leszállító Rendszer (ILS) korszerűsítésének megvalósítására – számottevő erdőirtást és földmunkákat követően – 1975. november 12-én került sor. Ekkorra a körzeti radart korszerű, csehszlovák gyártmányú *Tesla* típusra cserélték le. Új, immár mindkét irányból kialakított leszállás-bevezető fénysort 1976-ban üzemelték be. E fejlesztésekkel a ferihegyi légikikötő már megfelelt a *ICAO* II. kategóriájú repülőterekkel szemben támasztott követelményeinek.⁸⁴

A lengyel *LOT* az 1975. és 1976. évi nyári menetrendi időszakban, június 1-jétől – a Varsó–Budapest útvonal mellett – hetente és irányonként kettő Krakkó–Budapest járatot is üzemeltetett, *Il-18*-as repülőgéppel. Ezzel a háború óta első alkalommal közlekedett Budapestre menetrend szerinti repülőgép Krakkóból. (A lengyel és a magyar főváros között négy légitársaság összesen, hetente és irányonként 14 járatot repült, amelyből 6-ot a lengyel vállalat tartott fent.)⁸⁵

A szovjet *Aeroflot* 1973-ban újra megkezdte észak-afrikai járat teljesítését Ferihegyen keresztül. Az immár *Iljuszin Il-62*-es repülőgéppel teljesített Moszkva–Budapest(–Algír) menetet heti egy alkalommal repülték, s ez a következő évben is azonos volt. Azonban amíg a magyar vállalat meg nem szüntette az algériai járatát, addig a szovjet légiforgalmi vállalat Budapestről nem szállított utasokat Algírba, vagy az ellenkező

⁸² , 1976/22. tvr. ; 40/1978. MT. r.

⁸³ , 1970/31. tvr. ; 1971/36. tvr. ; 17/1977. MT. r. ; 32/1976. MT. r. ; 1978/13. tvr. ; 25/1978. MT. r. ; 13/1979. MT. r.

A *MALEV* közel-keleti járatbővítési tervének kivitelezése céljából, a magyar és libanoni kormány 1966. január közepén írt alá polgári légiközlekedési egyezményt, amely majd csak 1971. szeptember 16-tól lett hatályos. A megállapodás lehetővé tette a magyar vállalat részére, hogy meghatározott útvonalon, Bejrúton keresztül akár Kuvait / Teherán–Karachi–Bombay / Új-Delhi járatot üzemeltessen. A magyar-sierra leone-i légügyi egyezményt 1975. november 5-én írta alá a két fél, amely aznap életbe is lépett. A példa nélküli, azonnali életbe lépés ellenére a felek nem használták ki az egyezményben foglalt lehetőségeket, amely a magyar légitársaságnak Freetownig akár több leszállásos kereskedelmi útvonalat is biztosított, s kereskedelmi jogok nélkül tovább Accrába és Lagosba. Nigéria és Magyarország között 1977. áprilisától ideiglenesen alkalmazhatták a felek a majd 1978. február 28-án életbe lépett, a légi járatok üzemeltetéséről szóló egyezményt. Ennek értelmében a két állam kijelölt légitársasága heti egyszer közvetlen járatot tarthatott fent, azonban járatnyitásra végül e viszonylatban sem került sor.

⁸⁴ , SZÉKELY Domokos

⁸⁵ , *MALEV* 1975. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALEV* 1976. évi nyári menetrendfüzete.

irányba. A következő évtől a szovjet vállalat algériai útvonalát már heti két alkalommal teljesítette, és 1976-tól szállíthatott Budapest viszonylatában is személyeket. A járatot 1977. tavaszától *Tu-154*-es típussal teljesítették.⁸⁶ Az *Aeroflot* az 1970-es évek közepétől **Budapest**en keresztül több nyugat- és közép-afrikai járatot is teljesített, amelyek ezt követően másfél évtizeden át fennmaradtak. A budapesti állomásban csak kisebb mértékben játszottak szerepet a be- és kiszállások, ellenben az utolsó, rubelel-számolású ország nyújtotta üzemanyag-felvétel jelentős valuta-megtakarítási lehetőséget is kínált. A szovjet légiközlekedési vállalat *Il-62*-es típussal már 1975. júniusában heti kétszer teljesítette a Moszkva–(Budapest)–Dakar–Conakry járatot, ferihegyi műszaki leszállással. A magyar fővárosban a járatra akkor sem beszállni, sem arról kiszállni nem lehetett, semelyik irányba sem. Részleges, magyar viszonylatú szállítási jogok megszerzését követően,⁸⁷ 1976. januártól a repülőgépek utasai Moszkva–Budapest–Dakar(–Conakry) útvonalon közlekedhettek. E nyugat-afrikai járat ferihegyi leszállása immár utasok be- és kiszállását is lehetővé tette, s nem csak a Szovjetunió, hanem Szenegál fővárosának viszonylatában is. Az 1977. évtől heti egyre mérsékelték az útvonal teljesítését. Az *Aeroflot* ez időben, 1977. szeptemberére megnyitotta a hente egy alkalommal, *Tu-154*-es típussal repült Moszkva–Budapest–Tunisz–Tripoli–Bamako–Bissau útvonalát, amelyet a következő év tavaszára átalakított. Ennek következtében már 1977. áprilisától heti egyszer Moszkva–Budapest–Casablanca–Nouadhibou–Bissau és Moszkva–Budapest–Tunisz–Tripoli–Bamako–Accra járatokat repült a szovjet vállalat, továbbra is *Tu-154*-esekkel. Az előzőek mellett, 1977. április 5-én a Moszkva–Budapest–Sal–Dakar(–Conakry) járatok teljesítését kezdte meg, heti egyszeri rendszerességgel, ez lett Ferihegynek az első menetrend szerinti légi kapcsolata a Zöld-foki-szigetekkel. A következő új afrikai célállomásra 1977. júliusában nyílt szovjet járat, az *Il-62*-es típussal hetente egyszer repült Moszkva–Budapest–Luanda útvonal, amelyet már azév szeptember 4-étől Moszkva–Budapest–Luanda(–Lusaka) menet-re bővítettek. E luandai járat mellett 1978. március legvégétől a szovjet légitársaság megnyitotta a szintén *Il-62*-es típussal, Moszkva–Budapest–Brazzaville–Luanda útvonalon, heti egyszeri rendszerességgel teljesített járatot, amely majd még 1982. őszén is közlekedett. A magyar és angolai főváros között közvetlenül (magyarországi szállítási jog nélkül Zambiáig) közlekedő járatot 1979-re módosították és gyarapították: már üzemelt heti egy-egy alkalommal a Moszkva–Budapest–Luanda(–Lusaka–Antananarivo), valamint a Moszkva–Budapest–Luanda(–Maputo) járat is, ezeket szintén *Il-62*-esekkel teljesítették (Budapest és Mozambik, Zambia, illetve Madagaszkár fővárosa viszonylatában sosem szállíthatott utasokat a szovjet légitársaság).⁸⁸ Míg az *Aeroflot* magyar fővárost érintő járatain 1974-ben 5.987 fő átutazó („átmenő”) volt (az összes ilyen utas 14,37 %-a), addig már a következő évben 23.626 személy közlekedett Ferihegyen keresztül, a Szovjetunió és egy harmadik ország között (a budapesti repülőtér átutazó forgalmának már 44,34 %-a). A járatok ilyen célú igénybevétele tovább nőtt, 1976-ban 42.358 fő (56,41 %), 1977-ben 52.771 (54,70 %), 1978-ban már 75.500

⁸⁶ > *Aeroflot* 1973. évi téli menetrendfüzete. ; *Aeroflot* 1976. évi 2. nyári menetrendfüzete. ; *Aeroflot* 1977. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1979. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete.

⁸⁷ A szovjet légiközlekedési vállalat Magyarország és a Guineai Köztársaság közötti (Budapest–Conakry) viszonylatban sosem szállíthatott utast, amely oka az 1971. decemberében aláírt, majd ideiglenes alkalmazást követően 1976. március 4-én életbe lépő guineai-magyar légiközlekedési egyezmény és rendelkezései voltak.

⁸⁸ > *ABC*. 1975. június: 209. p. ; *ABC*. 1975. november: 207. p. ; *ABC*. 1976. január: 208. p. ; *ABC*. 1976. szeptember: 205. p. ; *Aeroflot* 1976. évi 2. nyári menetrendfüzete. ; *Aeroflot* 1977. évi nyári menetrendfüzete. ; M. I. Gy. ; *MALÉV* 1979. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1982. évi nyári menetrendfüzete. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1978.03.03.]

személy (56,58 %) utazott át a budapesti repülőtéren, a szovjet légitársaság repülőgépein.⁸⁹

A *MALÉV* 1977. április első napjától Párizs·Le Bourget helyett már Párizs·Orly repülőtérre közlekedett; a francia légitársaság 1974. körül, egy ideig Orly helyett Párizs·Charles de Gaulle (Roissy-en-France) légi kikötőből repült Budapestre. A magyar vállalat, az *Air France*-tól szerződés alapján 1978. április 1-jén átvette utóbbi járatainak üzemeltetését Budapest és Párizs között, a francia légitársaság ekkortól – néhány évig – menetrend szerint nem repült a magyar fővárosba.⁹⁰

A magyar légiközlekedési vállalat a libanoni fővárossal a lehetőségekhez képest mindig fenntartott légi kapcsolatot. Azonban az 1975-ben kezdődő, közel másfél évtizedes polgárháborús–háborús időszak egy számottevő részében, biztonsági okokból a járatok kényszerű felfüggesztését vezette be. A *MALÉV* egyik *Tu-154*-es repülőgépe 1975. szeptember 30-a hajnalán lezuhant a bejrúti partok előtt (az események ismertetése e fejezet utolsó alfejezetében olvasható), majd néhány hétre rá libanoni a magyar járatot leállították. Bő egy éves kihagyást követően 1977. február 25-én újra indultak a magyar Budapest–Bejrút járatok, ismét heti kettő alkalommal. A majd 1981. tavaszán felerősödő harci tevékenységek miatt a külföldi légitársaságok felfüggesztették libanoni forgalmukat, a bejrúti repülőtér néhány hétre lezárták. A *MALÉV* ezután továbbra is repült az országba, de végül 1982. június 18-án felfüggesztették az oda történő repülést. A magyar repülőgépek 1982. október 8-tól közlekedtek ismét Budapest–Bejrút útvonalon, ezúttal is heti kettő alkalommal.⁹¹ Azonban a libanoni főváros repülőtérének korábbi jelentősége ekkorra már számottevően csökkent az országban a megelőző években tapasztalt biztonsági helyzet miatt. Közel hároméves üzemeltetés után, 1985-ben ismét leállították a bejrúti *MALÉV* járatot, amely ezúttal huzamosnak bizonyult: hat éven át nem újíthatták fel a közlekedést.⁹² A magyar vállalat libanoni üzemidőszakaiban is előfordultak hosszabb kényszerszünetek, amikor a bejrúti repülőtér akár több hétre is lezárták a helyi hatóságok, katonai szervezetek.⁹³

A *MALÉV* a korszerű sugárhajtású repülőgépek forgalomba állítását követően, az 1970-es évek utolsó harmadában négy *Iljuszin Il-18*-as légijárművét véglegesen – a szükséges és lehetséges átalakításokat követően – **teherszállító különjáratok teljesítésére** osztották be. Az így már 13,9–14,7 tonna hasznos teher szállítására alkalmassá vált járművek a legforgalmasabb hónapokban akár 150–200 óra repült idővel is üzemeltek.⁹⁴ Továbbra is a gyümölcsök, tojások és élő szárnyasok (amelyek jelentős hányadban a *Bábolnai Állami Gazdaságból* származtak) tették ki a szállított áru többségét. Azonban nem volt példa nélküli a nagyobb testű élőállatok (például birkák, vagy Kínába sertések), illetve fagyasztott tökehúsok fuvarozása sem. Az előbbieken említett mezőgazdasági nagyvállalat mellett, a *Hungarotex* és a húsipari külkereskedelmet folytató *TERIMPEX* is a gyakoribb teherjárat-megrendelők közé tartozott.⁹⁵ A *MALÉV* már 1974. januárjától szerződés alapján, menetrend szerint, heti kettő teherjáratot teljesített Budapest–Algír, s egyet Budapest–Bejrút útvonalon bábolnai keltető-tojások-

⁸⁹ > *Statisztikai Évkönyv, 1974.*: 290. p.; *Statisztikai Évkönyv, 1975.*: 250. p.; *Statisztikai Évkönyv, 1976.*: 252. p.; *Statisztikai Évkönyv, 1977.*: 284. p.; *Statisztikai Évkönyv, 1978.*: 292. p.

⁹⁰ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 135. p.; *Repülési Lexikon.*: I. köt., 30. p., „Air France” címszó.

⁹¹ > *MALÉV-járat.* ; Repülőgép Bejrútba. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1977.02.12.]

⁹² > Újraindul a Malév bejrúti járata.

⁹³ > KAKAS

⁹⁴ > MÉSZÁROS – ZÁINKÓ – ZSALUDEK: 10–11., 37.p.

⁹⁵ > Bábolnai „sertésjárat”. ; Keltetőtojások Algériába. ; *MTI: MALÉV különjáratok Bábolnáról.* ; SOMOGYI Márta

kal.⁹⁶ Az 1974. év első öt hónapja során csak a *Bábolnai Állami Gazdaság* részére összesen 300 teherszállító különjáratot teljesítettek Algéria és a Közel-Kelet repülőtereire.⁹⁷ A kereskedelmi teherjáratok csak ritkán szállítottak árut Magyarországra, mindvégig döntően kiviteli szállításokat bonyolítottak a repülőgépek, a visszaútakat általában hasznos terhelés nélkül repülték. Budapestről a leggyakoribb teherjáratok Algír, Amman, Annaba (Algéria), Bagdad, Bejrút, Benghazi, Casablanca, Constantine (Algéria), Damaszkusz, Doha, Dubai, Jeddah (Szaúd Arábia), Kuvait, Oran (Algéria) és Teherán repülőtereire közlekedtek, illetve az 1980-as években a szovjetunióbeli Lvovba is gyakrabban. Egyes utakon az áruszállító repülőgépek műszaki leszállást végeztek a bulgáriai Várnában, esetenként Larnacában vagy Athénben. Az áruszállító útvonalak közül a leghosszabbak a Budapest–(Tamanrasset)–Bamako (1981. januárjától), a Budapest–(Kano^x)–Luanda, a Budapest–(Djerba–Kano^x)–Luanda, illetve a Budapest–(Kairó–Khartúm^x–...)-Maputo és a Budapest–(...-Karachi–Calcutta^x)–Hanoi / vagy ...–Saigon/Ho Chi Minh-város / vagy ...–Vientiane voltak. A legnagyobb távolságra azonban a több mint 11 ezer kilométeres Budapest–(...-Karachi–Calcutta–Hanoi)–Sanghaj járatok repültek, amelyek élő tenyészsértéseket szállítottak 1982. végétől. (Előbbi felsorolásokban az üzemanyag felvételek állomásai zárójelek között olvashatóak, s csillaggal jelöltek azok a repülőterek, ahol ezen kívül ismertén személyzetcsere is történt.)⁹⁸ A *MALÉV* sokáig legnagyobb távolságú, leszállás nélküli repülését szintén áruszállító *Il-18*-as teljesítette. 1979. november 21-én 8 óra és 21 perc alatt repülte le a Lagos–Budapest útvonal 5.071 km-es távolságát.⁹⁹ A *MALÉV* által szállított áruk (ide értve a személypoggyászokat, valamint a személyszállító repülőgépek csomagtereiben fuvarozott árut is) 1975-ben – éveken át nagyjából változatlanul – 6.152 tonnát (az összes áruforgalom 39,5 %-át) tett ki, amelyből 4.263 tonna volt az indított mennyiség. Az adatok 1980-ban már 13.441 tonna teljesítményt mutattak (az összes 60,7 %-a), amelyből 10.685 t a kivitelt tette ki; 1985-ben 15.313 tonnából (54,0 %) 12.449 t volt az indított mennyiség.¹⁰⁰ A kereskedelmi teherszállító utak mellett a magyar légitársaság **alkalmanként segélyszállítmányt is fuvarozott** nagy távolságokba. A magyar állam 11 tonnányi segélyt juttatta el 1979. február 14-én, majd március 8-án Budapest–(Bagdad–Delhi–Ho Chi Minh-város)–Phnom Penh útvonalon a belső harcok és válság sújtotta Kambodzsába. Mozambikba 1980. szeptember 21-én repül adományokkal *MALÉV* repülőgép, három közbeeső technikai leszállással. A háború és válság következtében nélkülöző Afganisztánba 1982. október közepén szállított magyar gyógyszer- és élelmiszersegélyt a *MALÉV*, Budapestről Kabulba.¹⁰¹ Az 1980-as évek végén is sor került ilyen utakra, igaz akkor már közelebbi városokba repülve.¹⁰² A te-

⁹⁶ Egy út során 165 ezer tojást lehetett szállítani az *Il-18*-as típussal. Az 1974-re szóló, 13 millió darabos algériai megrendelés teljesítésére legkevesebb 39 útra volt szükség.

⁹⁷ > *MTI*: *MALÉV* különjáratok Bábolnáról.

⁹⁸ > Bábolnai „sertésjárat”; > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 137. p.; > Keltetőtojások Algériába.; > MÉSZÁROS András; > MÉSZÁROS – ZAINKÓ – ZSALUDEK: 21. p.; > [DARIDA Tamás adatközlése alapján.]

A Budapest–(...)-Sanghaj járatokkal 420 sertést szállítottak, s 1983. februárig négy ilyen útvonal teljesítésére került sor a *MALÉV Il-18*-as repülőgépeivel. Az út teljesítése meghaladta irányonként a 30 órát. A négy járat sertéseinek mindegyike a kínai *CNABSIEC* vállalat megrendelésére érkezett a *Bábolnai Állami Gazdaságból* (annak *Agrária Külkereskedelmi Irodájának* közvetítésével), Kínából azonban csak az egyik fuvarozott teherárut: 50, a magyaroktól eltérő fajtájú tenyészsértést.

> Bábolnai „sertésjárat”.

⁹⁹ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 136. p.

¹⁰⁰ > *Statisztikai Évkönyv, 1975.*: 250. p.; > *Statisztikai Évkönyv, 1980.*: 297. p.; > *Statisztikai Évkönyv, 1985.*: 181. p.

¹⁰¹ > A magyar kormány gyorssegélye Kambodzának.; > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 136. p.; > Magyar segély Afganisztánnak.

¹⁰² Az 1988. december 5-ei, 25 ezer emberéletet követelő örményországi földrengést követően, december 15-én a Magyar Vöröskereszt a *MALÉV* térítésmentesen biztosított *Tu-154*-es repülőgépével 17 tonna, gyógy- és élelmisze-

hershállításra átalakított repülőgépeket 1987-től kezdődően fokozatosan selejtezték, s magyar *Il-18*-as az utolsó teherszállító járatot 1989. január 25-én teljesítette Budapest–Constantine útvonalon, jércéket szállítva Algériába.¹⁰³ E típus kivonását követően már csak a személyszállító repülőgépek csomagterei biztosították a magyar légitársaság teherszállító képességét. Ennek megfelelően 1987-ben még 11.889 tonna áruforgalmat (az összes 50,4 %-át) bonyolítottak le a magyar légijárművek, azonban ez 1989-re 7.422 tonnára (32,6 %-ra) csökkent, s majd csak néhány év múltán növekedett számottevően a mennyiség és részarány.¹⁰⁴ A *MALÉV* mellett továbbra is számos alkalommal külföldi légitársaságok is szállítottak különjáratral árut, illetve élőállatot Budapestre, vagy a magyar fővárosból külföldre. Ezek közül az egyik jelentősebb a *Lufthansa* teherjárata volt az 1980-as évek második felében. Akkor Toronto–Budapest útvonalon 96 tonnát kitevő szarvasmarha-szállítmányt fuvarozott Ferihegyre.¹⁰⁵ Az izraeli *El Al* 1989. október 31-én, teherszállításra átalakított *Boeing 747*-es repülőgépével szarvasmarha üszöket szállított Ferihegyre, a *Hajdúszoboszlói Állami Gazdaság* megbízásából.¹⁰⁶ Míg a határőrség biztosító járőre a teherrakomány rakodását felügyelte, addig a pénzügyőrök az induló vagy érkezett áruk vámvizsgálatát folytatták le.

A polgári légiközlekedéshez kapcsolódó rendészeti feladatok ellátásában 1977. tavaszán következett be változás, amikortól a *BM Közbiztonsági és Közlekedési Csoportfőnökség Légirendészeti Parancsnoksága* lett az arra kijelölt hatóság. A parancsnokság a *BM Rendőrség* megyei, illetve budapesti rendőr-főkapitányságainak kijelölt szervein keresztül látta el a feladatát, köztük az egyes tárgyak – fegyver, robbanóanyag, kábítószer, stb. – légijármű fedélzetére történő felvitelének tilalmára vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzését.¹⁰⁷ A polgári repülésről Magyarországon 1981. július 1-jével léptek életbe új jogszabályok, amely részletesen tárgyalta annak módjait, követelményeit és az eljáró, illetve engedélyező hatóságok szerepét és hatáskörét.¹⁰⁸ A légirendészeti feladatok ellátása 1983. tavaszán átkerült az ekkor felállított *BM Országos Rendőr-főkapitányság Légirendészeti Parancsnoksága* hatáskörébe. Egyúttal meghatározásra került, hogy a nemzetközi repülőtér a légirendészeti ellenőrzéseket a *BM Határőrség* repülőtéri alegységének (helyi szervének) bevonásával kell végrehajtania. Ekkortól az egyes tárgyak – fegyver, robbanóanyag, kábítószer, stb. – légijármű fedélzetére történő felvitelének tilalmára vonatkozó szabályok betartását immár jogszabályban kihirdetetten is a *Vám és Pénzügyőrség* repülőtéri szerve ellenőrizte.¹⁰⁹

A számottevően növekvő utasforgalom, valamint az egyre nagyobb befogadó-képességű repülőgépek esetenként kényszerű megoldások végrehajtására készítette a *Budapesti FEP* repülőtéri állományát. Az Amerikai Egyesült Államokból az 1978. és az 1979. év során több alkalommal – *Boeing 747*-es repülőgépekkel teljesített különjá-

rekből álló segélyszállítmányt szállított Jereván repülőterére. Egy év múlva, 1989. december 26-án szintén a *MALÉV Tu-154*-es repülőgépe, oldalain rögtönzött, ragasztószalaggal készített vörös kereszt jelzéssel, a *Magyar Vöröskereszt* élelmisszersegélyét a forradalmi Romániába, Bukarestbe. Mindkét esetben a légijárműveket a csomag- és az utastérben egyaránt rakománnyal töltötték meg.

> *MTI*: Magyar segély Örményországnak. ; [*A Magyar Televízió* 1988.12.15-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: <https://nava.hu/id/384184> (megtekintve 2019.01.14. 11:30); *A Magyar Televízió* 1989.12.27-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/07649_1989 (megtekintve 2019.01.16. 22:30)]

¹⁰³ > MÉSZÁROS – ZAINKÓ – ZSALUDEK: 11. p. ; [*A Magyar Televízió* 1989.01.26-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/00397_1989 (megtekintve 2019.01.16. 22:00)]

¹⁰⁴ > *Statisztikai Évkönyv, 1987.*: 169. p. ; *Statisztikai Évkönyv, 1989.*: 159. p.

¹⁰⁵ > SAJTOS: Minden tekintetben – mindig az élen.

¹⁰⁶ > [*A Magyar Televízió* 1989.10.31-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; https://nava.hu/id/06120_1989 (megtekintve 2019.01.17. 23:00)]

¹⁰⁷ > 3/1977. BM. r.

¹⁰⁸ > 1981/8. tvr. ; 17/1981. MT. r.

¹⁰⁹ > 3/1983. BM. r. ; BALASKA – KISS: 57. p.

ratok révén – 300–400 fős, szervezett turistacsoportok utaztak Budapestre. Az ő belép-tető útlevél-ellenőrzésüket, a helyszűke miatt nem az útlevélkezelő fülkéknél, hanem az az mögött elhelyezkedő, jelentősen nagyobb poggyászkiadó teremben hajtották vég-re.¹¹⁰

A budapesti légi határátkelőhely nemzetközi utasvárójában (transzitban) kialakított korábbi szállodarész egyes helyiségeiben – a *BM Határőrség* és a *MALÉV* közötti meg-állapodás értelmében –, meghatározott esetekben a hivatásos határőr állomány lakhatá-sát biztosíthatták.¹¹¹

Az érkező légi utasok határforgalom-ellenőrzését (és az arra történő előkészülést) az 1970-es évek végén is segítette a prágai és a berlin-schönefeldi repülőtérrel fennálló közvetlen távgépíró (telex) kapcsolat. Ennek segítségével a csehszlovák, illetve kelet-német felek a tőlük Budapestre induló járatok felszállása után megküldték a Magyaror-szágra érkező utasok állampolgársági összetételét, illetve Ferihegyen is ezt tették az innen oda induló járatok esetében.¹¹² A ferihegyi repülőtéren a keletnémet állampolgá-rok számos módon igyekeztek feljutni „nyugatra”, elsősorban Nyugat-Németországba tartó légi járatokra. Az ilyen, általában visszaélésekkel, vagy okmányhamisítással kivi-telezni tervezett el- vagy továbbutazások miatt a ferihegyi határőrök segítségére voltak az említett telexközlemények (előszűrések során az állampolgárságok összevetésében). Azonban a határőri munkát segítették a repülőtéren dolgozók, vagy akár utasok beje-lentései is, egyes utasok gyanús viselkedéséről.¹¹³ A keletnémetek által, valamennyi magyar határátkelőhelyen és (elsősorban ausztriai) határszakaszon elkövetett és felfe-dett tiltott határátlépés kísérletek száma a korábbi évi 82–144 eset után, 1978-tól már 150–230 körül volt.¹¹⁴ Azonban más kommunista országok állampolgárai is követtek el kifelé irányuló közokirat-hamisítást Ferihegyen; nagyobb arányban még csehszlovák és lengyel állampolgárok használtak fel hamis, hamisított vagy más nevére szóló úti okmányt. Továbbra is ritkább, de előforduló jelenség volt, hogy a külföldre utazni kí-vánó személlyel együtt az embercsempész is utazott, így mindkét fél elfogásra kerül-hetett.¹¹⁵

A *Budapesti Forgalom-ellenőrző Pont* repülőtéri útlevélkezelői által ellenőrzött személyek közül a géptávirászkok – telex-kapcsolat segítségével – a *BM Gépi Adatfel-dolgozó Osztály* (*BM GAO*) részére a magyar és a vízumkötelezett állampolgárok ada-tait továbbították. A ferihegyi légi határátkelőhelyről egy hónap elteltével a beutazóla-pok eredetijét megküldték a *BM GAO*-ba, ahol azokat mikrofilmre rögzítették. A sorál-lományú géptáviró határőröket majd csak az 1970-es évek végétől váltották fel a határ-őrség polgári alkalmazottai.¹¹⁶ A *Budapesti FEP*-jének vezetése alá tartozott a Belgrád rakparti Nemzetközi Hajóállomás határátkelőhely (majd, az 1990-es évek jelentősebb részét nem számítva, egészen 2007. végéig, a határforgalom-ellenőrzés ottani meg-szüntetéséig), valamint a Keleti-pályaudvari szolgálati hely is.¹¹⁷

¹¹⁰ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

¹¹¹ > BORS: Történetek a FEP-es időkből.

¹¹² > [NÉMETH Tibor c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

¹¹³ > GÖMÖRI

¹¹⁴ > SLACHTA: 380–383. p.

¹¹⁵ Egy, az anyja útlevelével Magyarországra Rajkánál belépett csehszlovák nő fényképcsere módszerével megha-mított útlevéllel, Budapest–Dubrovnik légi járatra jelentkezett kilépésre a két segítőjével, 1979. közepén. Így az osztrák és a jugoszláv állampolgárságú embercsempészeket szintén elfogták a ferihegyi határőrök.

> SZÜCS: Szöktetés a Palace-ból.

¹¹⁶ > NAGY József: A magyar határőrizet változásai 1958–1990. ; [NÉMETH Tibor c. r. ftzls. Adatközlése alapján.]

¹¹⁷ > BORS: Történetek a FEP-es időkből.

A magyar Szent Koronát és a koronázási ékszereket 1978. január 5-én az Amerikai Egyesült Államok kormányának *Boeing VC-137-es* típusú külön-repülőgépe szállította Budapestre, magas rangú amerikai küldöttség kíséretében.¹¹⁸ A fogadási rendezvényen magyarországi vezető állami és tudományos személyiségek, egyházi vezetők és országgyűlési képviselők mellett több száz fővárosi lakos is részt vett. Az esti érkezéskor – az államfői fogadásokkal azonos módon – a katonazenekar a Rákóczi-indulót, Magyarország és az Amerikai Egyesült Államok himnuszát adta elő. Ezt követően a magyar Szent Koronát szállító gépkocsi-oszlop elhaladt az érkező és fogadó küldöttségek, illetve a díszzászlóalj tisztelő sora között. (A hivatalos, ünnepélyes országházi átadásra a másnap Budapestre megérkező Cyrus VANCE amerikai külügyminiszter jelenlétében került sor, január 6-a délután. A küldöttség repülőtéri ünnepélyes búcsúztatására január 7-én került sor, a magyar külügyminiszter vezetésével.)¹¹⁹

Hosszú idő után, az első nagyszámú, **magyar államhatárt átrepülő sportrepülőgépes versenyre**, az úgynevezett „Europa-Flug '78” rendezvényre 1978. kora őszén került sor. A szervezés során külön figyelmet fordítottak arra, hogy a versenyzők a részükre előírt rádiófrekvencián jelenthessék a magyar légtérbe berepülést is. Az amerikai, dán, francia, holland, jugoszláv, magyar, nyugatnémet, osztrák és román pilóták összesen 92 repülőgéppel szeptember 5-én, az alsó-ausztriai Bad Vöslauból kiindulva, a délelőtti folyamán érkeztek Dunakeszi sportrepülőtérre, ahol a versenyzők határátléptetése megtörtént. A Budapest északi határához közel fekvő kisrepülőtérre Ferihegy tehermentesítése miatt esett a választás (a budaörsi repülőtér az állami mezőgazdasági repülés használta ezekben az évtizedekben). A szállodai éjszakázást követően, a buszokkal a repülőtérre visszaérkező versenyzők szeptember 6-án 09:00 és 10:40 között, egy-egy perces indulással szálltak fel, majd a magyar légeret Kelebiánál hagyták el, hogy majd a jugoszláviai Eszéken szálljanak le.¹²⁰

Magyar katonai repülőgéppel az utolsó külföldre szökési kísérletre 1978. október 12-én került sor. Aznap egy vitorlázórepülésben csak elméletben jártas, a *Magyar Néphadsereg* pápai repülőtérén repülőgép-szerelőként szolgálatot teljesítő sorkatona megkísérelte beindítani az egyik – az eligazítás idején nem őrzött – várakozó *MiG-21bis* típusú harci repülőgépet, hogy azzal a nyugat-németországi Münchenbe repüljön. A többszöri sikertelen indítási kísérlet után elfogták és cselekményeiért hadbíróság elé állították.¹²¹

Az 1979. július 1-én hatályba lépő **új magyar büntető törvénykönyv** a korábbiánál valamivel enyhébben büntetett bizonyos határátlépéshez, külföldön tartózkodáshoz kapcsolódó jogsértő cselekményeket. Így, amennyiben a külföldön tartózkodás ideje tartósan volt tekinthető, és amennyiben azzal a személy a Magyar Népköztársaság ér-

¹¹⁸ A *United States Air Force* (Egyesült Államok Légierője) kötelékébe tartozó – *Boeing 707-es* típuscsalád különleges kialakítású –, 86970 lajstromszámú légijármű korábban az Egyesült Államok elnökének légi utaztatását bonyolította le. Az 1960-as évek repülőgép-cseréjét követően, a továbbiakban egyéb különleges kormányzati utazásoknál alkalmazták.

Az amerikai népet képviselő küldöttséget külügyminisztériumi tisztviselők mellett szenátorok és képviselők alkották, valamint a csoport tagja volt SZENT-GYÖRGYI Albert Nobel- és Kossuth-díjas magyar (származású) tudós is. (CARTER amerikai elnök indiai és egyiptomi látogatását követően, a magyarországi esemény idején éppen Franciaországban tárgyalt.)

¹¹⁹ > *MTI*: Hazaérkezett a magyar korona. ; [Korabeli fényképfelvételek alapján.] ; [Korabeli televízió-híradó felvételei alapján.]

A ferihegyi esemény jelentőségét egyáltalán nem, azonban a fényt talán kissé csökkentette, hogy a koronát is tartalmazó ládákat egy egyszerű – oldalán az állami címerrel, tetején a nemzeti zászlóval ellátott – *Robur* típusú zártterű tehergépkocsira rakodták át, s a felvezető gépkocsi mögött, a sorfalak között elhaladva e jármű vitte azokat a belvárosba.

¹²⁰ > MOYS: Europa-Flug '78.

¹²¹ > NAGY Ernő

dekeit jelentősen sértette, akkor büntettet követett el.¹²² A magyar állampolgárok külföldön tartózkodásának időtartama továbbra sem haladhatta meg a kiutazási engedélyben, vagy jogszabályban rögzített időtartamot, hacsak magyar külképviseleti hatóságtól arra eseti engedélyt nem kaptak. Ebből eredően a beutazó magyar állampolgároknál ellenőrizni kellett a külföldön ténylegesen megvalósult és az engedélyezett tartózkodás időtartamát is, illetve abban nem történt-e illetéktelen változtatás. A jogellenes külföldre távozás már „csak” három évig terjedő szabadságvesztéssel volt büntetendő. A légi jármű jogellenes külföldre vitelével elkövetett ilyen bűncselekményt már csak öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel sújtották. Valamennyi tiltott határátlépési mód mellékbüntetése volt a vagyonekobzás, illetve e bűncselekmény előkészületét továbbra is büntetni rendelték.¹²³ A tiltott határátlépés kísérletét elkövető feljelentésének elmulasztását már csak a minősített esetekben (ha a cselekményt hivatalos megbízással, szolgálattal visszaélve, vagy csoportosan, vagy fegyveresen, vagy légi járművel kívánták elkövetni) büntették, a családtagok pedig ezen esetekben sem voltak felelőségre vonhatóak.¹²⁴

A budapesti repülőtér – a szovjet *Aeroflot* korábban ismertetett útvonalai révén, fél évtized után – ismét több nyugat- és közép-afrikai országgal, legalább heti egy légi kapcsolatban állt. Az afrikai célállomások tekintetében, a szovjet járatok révén Budapest-Ferihegy a jelentős kapcsolatokkal bíró, nagyforgalmú szocialista országok repülőtereinek szintjén állt, de számos nyugat-európai légi kikötő mögött sem maradt el. Igaz, e légi útvonalakat egy harmadik fél, a szovjet légitársaság tartotta fent. Ebből eredően a *MALÉV* a *Tu-154*-es repülőgépek adta lehetőségekkel elsősorban az európai járatainak forgalmát kívánta bővíteni. (E típust számos légitársaság hosszútávú útvo-
nalra is üzembe állította.¹²⁵) Mindezekből következik, hogy – a megkötött kétoldalú légügyi egyezmények ki nem használása árán is – a *MALÉV* esetleges, Európán kívüli járatnyitásai kelet felé voltak célszerűek, amelyekre az 1970-es évek legvégétől került sor, igaz a Közel-Kelet és a Perzsa-öböl városainál sosem messzebbre terjeszkedve. (Ezek ismertetése időrendben, alább olvasható.)

A *MALÉV* 1979. április 13-án nyitotta meg a második, görög városba közlekedő járatát, Budapest–Thesszaloniki útvonalon. A Budapestet a – tágabb értelemben vett – Közel-Kelettel összekapcsoló útvonalak az 1979. évben két új járatral bővültek. A *MALÉV* 1979. május 16-án indította meg Budapest–Larnaca–Bagdad járatát, amelyet heti egy alkalommal teljesítettek ezután. Szintén a nyári menetrendi időszak elején nyílt meg a magyar légitársaság első, Perzsa-öbölbe közlekedő járata Budapest–Damaszkusz–Kuvait útvonalon. A kuvaiti útvonal 1981-ben nyáron heti kettő, téli menetrendi időszakban egy alkalommal közlekedett. Athénbe 1981. nyarán heti öt járat – minde-

¹²² 1978/IV. tv. 217. §

¹²³ 1978/IV. tv. 217. §

¹²⁴ 1978/IV. tv. 219. §

¹²⁵ A bolgár *Balkan* már az 1970-es évek legvégén *Tu-154*-es típussal repülte hosszútávú járatát, a Szófia–Tripoli–Lagos–Luanda útvonalat. Az *Aeroflot* szintén az 1970-es években ugyanezt a repülőgépet alkalmazta számos menetrend szerinti tengerentúli járatán – az ismertetésre kerülő budapesti leszállásúakon túl, többek között –: Moszkva–Odessza–Kairó–Aden–Mogadishu–Dar es Salaam–Maputo, majd az 1980-as években Moszkva–Kairó–Khartúm–Bujumbura, Moszkva–Tripoli–Douala–Brazzaville, Moszkva–Odessza–Tripoli–Cotonou–São Tomé–Malabo, Moszkva–Tashkent–Karachi–Bombay–Rangoon–Vientiane útvonalakon is. Ugyanilyen típussal teljesítette az 1980-as évek második felében a lengyel *LOT* a Varsó–Moszkva–Novoszibirszk–Peking; az évtized végén a *Balkan* a Szófia–Tripoli–Lagos–Accra, a Szófia–Málta–Lagos–Harare és a Szófia–Abu Dhabi–(Colombo)–Bangkok járatát is.

Azonban a magyar cégvezetésnek különösen a nyugat-európai, konvertibilis fizetőeszköz-bevált gyarapító járatok sűrítése, teljesítménynövelése célszerűbb volt, az esetlegesen nem kedvezően kihasználta, hosszútávú afrikai vagy ázsiai útvonalakkal szemben. (Míg egy Budapest–...–Luanda–...–Budapest útvonal teljesítésére [a közbeeső leszállások és az útvonal függvényében, irányonként 12–14 óra] egy repülőgép igénybevétele meghaladja a 25–28 órát is, addig ennyi idő alatt a Budapest–London–Budapest [vagy Budapest–Moszkva–Budapest] távolság háromszor teljesíthető.)

gyik a *MALÉV* üzemeltetésében – repült, ebből csak az előzőekben ismertetett egyszeri bagdadi volt továbbmenő, a többi „csak” a két főváros között üzemelt. Thesszalonikibe ugyanekkor heti két alkalommal közlekedett magyar utasszállító repülőgép; Ciprust a kétszeri Budapest–Larnaca járat kötötte össze Magyarországgal, míg ugyanilyen gyakoriságban teljesítette a magyar vállalat a Budapest–Bejrút útvonalat is.¹²⁶ A kuvaiti célállomásra 1983. nyarán már leszállás nélkül repültek a *Tu-154*-es magyar repülőgépek.¹²⁷

A lengyel *LOT* légitársaság az 1979. évben a Varsó és Budapest közötti járatai mellett heti kettő alkalommal Varsó–Budapest–Tunisz–Algír útvonalat is üzemeltetett *Tu-134*-es repülőgéppel. Ez 1981-ben már kétszeri Varsó–Budapest(–Algír) menetre változott, a magyar és az algériai főváros közötti viszonylatra már utasokat nem vehetett fel. Azonban a lengyel vállalat immár heti egy alkalommal Varsó–Budapest–Tunisz járatot is teljesített, *Tu-134*-es repülőgéppel.¹²⁸

Az 1968-ban létrehozott *MALÉV Air Tours* eleinte elsősorban beutazó egyéni és csoportos utakat kínált. Azonban a kiutazó magyarok részére 1975. júliusától már csoportos utazásokat is szervezett. Ezek egy jelentős részét menetrend szerinti járatokon – azok kedvezőbb helykihasználása végett – biztosította, azonban egyes esetekben különjáratot is indított.¹²⁹ A polgári – elsősorban szervezett üdülési célú – légi utaztatások az 1970-es évek utolsó harmadától váltak gyakorivá. Ezek is elsősorban a kommunista országok fekete-tengeri üdülővárosaiba (Constanța, Várna, Burgasz, Szocsi, Szimferopol), illetve Jugoszlávia nagyobb adria-parti településeire (Dubrovnik, és egyes években Fiume/Rijeka és Split) szállítottak nyaralni vágyó magyarokat. Az előbbieken mellett, 1978. nyarán a magyar légitársaság különjáratokat teljesített Budapest–Forli útvonalon az adriai olasz üdülőhelyekre utazók szállítása érdekében. Egyes nemzetközi sportrendezvényre vagy viláagiállításra is indultak különjáratok, így 1978. december 6-ai Honvéd–Ajax labdarúgó-mérkőzésre menetrenden kívüli Budapest–Amszterdam járat is repült. Ugyanígy a holland nagyváros repülőtérére közlekedett alkalmi járat 1979. január elején a postagalambok viláagiállításán részt vevők fuvarozására.¹³⁰ Ezeket ekkoriban döntően különjáratok bevonásával a *MALÉV* teljesítette, de alkalmanként külföldi légitársaságok is közlekedtek e célból. Az *IBUSZ* egyes nagytávolságú útjára külföldről bérelt repülőgépet. Így az 1982. őszi szervezett Budapest és Phenjan közötti csoportos utazáshoz *Il-62*-es repülőgépet vett igénybe a magyar állami idegenforgalmi vállalat.¹³¹ A magyar légitársaság *Tu-134*-es repülőgépe teljesítette 1982. június 11-én a Budapest–Alicante különjáratot is, amely a spanyolországi labdarúgó világbajnokságra szállította a magyar válogatott játékosait és kíséretét.¹³²

A turizmus vagy látogatás céljából kiállított útlevelemmel rendelkező magyar utasok 1979. márciusától már forintban is megvehették valamennyi, szocialista ország légi közlekedési vállalata által üzemeltetett tengerentúli járatára a menetjegyet.¹³³ Ez elvi lehetőséget adott a távoli utazásokra, azonban – részben a magyarországi bérhelyzet és a repülőjegyek árai közötti arány, illetve a külföldre utazás szabályai miatt – számottevő növekedést nem eredményezett a légiforgalomban (sem).

¹²⁶ > *MALÉV* 1981. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete. ; ROSZPRIM ; [Szerkesztőégi közlemény: 1979.04.14.]

¹²⁷ > *MALÉV* 1983. évi nyári menetrendfüzete.

¹²⁸ > *MALÉV* 1979. évi nyári menetrendfüzete.

¹²⁹ > CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER: 316. p. ; KAPALYAG ; VARJASI: 47., 49–50. p.

¹³⁰ > SOMOGYI

¹³¹ > HALÁSZ Ferenc

¹³² > [Különjárat alkalmi borítékja, illetve rajta az alkalmi postai bélyegzés alapján.]

¹³³ > Légi forgalmunk.

A ferihegyi repülőtér be- és kilépő utasforgalma 1980-ban 1.615.231 fő volt, amelyből csak a *MALEV* 857.610 utast szállított, azaz a teljes forgalom 53,1 %-át. A magyar légitársaság mellett a legjelentősebb külföldi továbbra is a keletnémet *Interflug* volt 211.160 utassal (13,07 %), illetve a szovjet *Aeroflot* 172.977 fővel (70,71 %). A „nyugati” vállalatok közül a nyugatnémet *Lufthansa* szállította Budapestre, illetve Budapestre a legtöbb utast: 62.839 személyt (a magyar határt átlépő utasok 3,89 %-át; bár kevesebbet, mint lengyel *LOT*, de többet mint a bolgár *Balkan*, vagy a csehszlovák *ČSA*), amellyel az összesítésben az ötödik helyet foglalta el a fuvarozók között. A fent ismertetett, magyar államhatárt átlépő légi utasok mellett további 164.884 fő „átmenő” (át-, vagy másként továbbutazó) utas is volt, akik a kiindulási államból, Budapest érintésével és ugyanazzal a járáttal egy harmadik ország felé folytatták útjukat. A legtöbb átmenő utast az *Aeroflot* szállította: 90.027 főt, amely mögött a *MALEV* a második helyen szerepelt e tekintetben: 36.951 utassal, majd a *LOT* következett 13.372 személlyel; a többi légitársaság ezektől jelentősen kevesebbet fuvarozott (a negyedik helyen a *Tarom* állt, 5.638 fővel). A vámhatáron keresztül bonyolódó légi áruforgalom már 22.151 tonnát tett ki, amelyből „csak” megközelítőleg 5,6 ezer tonnányi volt érkező. A főváros légi kikötőjében 32.680 alkalommal szálltak le és fel repülőgépek.¹³⁴ A ferihegyi repülőtéren, 1980-ban Magyarország valamennyi határforgalmának 4,2 %-a haladt keresztül.¹³⁵

A legutóbbi bővítés, 1975. óta, az 1980. év végére az utasforgalom a másfélszere-sére (!) nőtt a Budapesti Nemzetközi Repülőtéren. Ezért, mialatt folytak az előkészületek az új leszállópálya, majd a második utasforgalmi épület megépítésére, **a meglévő terminál újabb bővítése vált szükségessé.** Ez az indulási szárny korábbi átalakítása után, 1981-ben az érkezési oldalt érintette, amely határterületének bővítési, átalakítási munkálatai 1982. márciusára fejeződtek be. Az addigi négy beléptető útlevélkezelő munkaállomás helyett immár tíz állt a határőrök rendelkezésére, továbbra is egymással szembe fordított fülkékben. Egyúttal közel kétszeresére bővítették a határőrségi ellenőrzési hely előtti terület méretét is. Az érkező utasok vámellenőrzésére szolgáló egy „zöld” folyosót ekkor kettőre növelték. (Az első poggyászkiaadó forgó szalagokat 1980-tól alkalmazták az érkező utasok gyorsabb kiszolgálása végett.) A kilépő határterületen nyolc útlevélkezelő munkaállomást alakítottak ki (megkétszerezve az addigiak számát), s az induló vámvizsgálat helyét átalakítva az ottani ellenőrzések jobban szervezhetők, így gyorsabbak lettek. Az utasbiztonsági ellenőrzés addigi egy berendezését ötre növelték. Az utasok az induló tranzitban immár hét járatgyűjtő kisvárót vehettek igénybe.¹³⁶

A magyar légtérben a légiforgalmi irányítóknak 1980-ban, a téli hónapokban 40–50, nyáron pedig 100–120 ferihegyi érkezést és indulást kellett az államhatárig végig vezetniük naponta. Ez mellett már átlagosan 280–300, magyarországi leszállás nélkül történő átrepülést irányítottak. (Ez akkoriban, évente több mint 32 ezer budapesti érkező és induló járat, valamint már megközelítőleg 100 ezer átmenő repülés irányítását jelentette a magyar irányított légtérben. Az 1985. évben a magyar légtérben átrepült légijárművek száma már huszonötszöröse volt az 1960-as évinek.) Az egyes repülőgépek közlekedésének tervezett adatait legkésőbb 24 órával a repülés megkezdése előtt megküldték a magyar légiforgalmi irányítás részére. A tényleges repüléskor a szomszédos repülésirányító szervek távbeszélő útján értesítették a magyar társszervet a

¹³⁴ > *Statisztikai Évkönyv, 1980.*: 297. p.

¹³⁵ > *Idegenforgalmi Évkönyv, 1980.*: 28. p. [A beutazó külföldiek és a kiutazó magyarok adatai alapján.]

¹³⁶ > F. Gy. ; FEJÉR Gyula: A nyüzsgő Ferihegyről. ; Új járat, két új gép, újabb zöld folyosó.

tényleges repülési adatokról és várható időpontokról. Távolkörzeti radarállomások híján a repülőgépeknek legalább 10 perces követési távolságot kellett tartaniuk (ez általában 70–110 km távolságot jelentett, utazási sebességtől függően). Ezzel a szükségszerű szabállyal például a Bécs–Budapest–Belgrád útvonalon közlekedő repülőgépek esetében, a magyar légtér-szakaszban egy időben legfeljebb három légijárművet tudtak irányítani irányonként. A polgári légi forgalmat két, új radarállomás – az 1978-tól működő kőrishegyi és az 1980-ba átadott püspökladányi – üzembe helyezésével immár országos lefedéssel irányították.¹³⁷ A távolkörzeti polgári élőképes radarrendszert 1981. elején adták át. Ezekkel a készülékekkel dolgozó légiforgalmi irányítók továbbra is a Budapest XI. kerületének Schweidel utcai katonai épületegyüttesében dolgoztak (majd egészen 1999. végéig). A légi folyosókat teljesen lefedő radarkészülékek segítségével már az akár egy perces (kb. 8–10 km-es) követési távolságban haladó repülőgépek is biztonságosan voltak irányíthatók.¹³⁸

Az észak-koreai *Chosonminhang Korean Airways* (CAAK) légitársaság különjáratait esetenként Budapesten, mint műszaki leszállóhelyen keresztül repülte. Így például 1979. június 30-án, Tripoli–(Budapest–Moszkva–...)–Phenjan útvonalat teljesítette a *Tu-154*-es repülőgépe, amely a Ferihegyen rosszul kivitelezett leszállás következtében komolyabban megsérült.¹³⁹ Az *Aeroflot* – számos, a magyar fővárost is érintő afrikai járata mellett – az 1980-as években heti egy alkalommal repülte a Moszkva–(Budapest)–Marseille útvonalat is, *Tu-134*-es repülőgéppel, ahol a ferihegyi repülőtér csak üzemanyag-feltöltés miatt vették igénybe.¹⁴⁰

A **ferihegyi légikikötő zárlatát** az 1970-es évek második felében két esetben repülőgépek szerencsétlensége, sérülése okozta. A Budapesti Nemzetközi Repülőtér, a ködös idő miatt 1975. január 13-a 15 órától nem fogadott repülőgépeket. Aznap délután már a *MALÉV* 11 repülőgépe vesztegelt külföldi légi kikötőkben. A *MALÉV* egyik, a csak igen rövid időre javuló látási viszonyokat kihasználni szándékozó *Il-18*-as repülőgépének 1975. január 15-ei, budapesti szerencsétlensége (az esemény ismertetése e fejezet végén, külön alfejezetben olvasható) az egyetlen ferihegyi leszállópálya zárlatát is tovább hosszabbította. A repülőtér a forgalom előtt így csak január 16-án, 17 órakor nyílt meg újra. A már említett, 1979. június 30-ai, a *Chosonminhang Korean Airways* (CAAK) *Tu-154*-es repülőgépét érő baleset a ferihegyi repülőtér fél napos teljes zárlatát eredményezte. Az egyetlen leszállópálya 16:00-tól, közel 12 órán át, az azt eltorlaszoló légijármű miatt lezárásra került. Ebből eredően elsősorban a *MALÉV*-nek keletkezett kára, hiszen a teljes repülőgépparkja erre az időre forgalmon kívül volt (öt járművet kivéve külföldön várakoztak).¹⁴¹ A ferihegyi repülőtér forgalmának szüneteltetése miatt, a menetrend szerint késő délután és este érkező repülőgépek késve, csak másnap reggel szállhattak le, s az érintett időszak számos induló járatát is törölni kellett.

A *MALÉV* egyre több járatot üzemeltetett közbeeső leszállások nélkül. Már 1981. őszén heti két Budapest–Amszterdam járat repült a kettő Budapest–Prága–Amszterdam mellett, ugyanakkor a *KLM* a három útját megállás nélkül teljesítette.¹⁴² Ugyanígy a magyar vállalat nyaranta már közvetlenül is repülte a magyar főváros és Kairó közötti

¹³⁷ > BERMANN ; Ferihegyi rekonstrukció. ; OSGYÁNI

¹³⁸ > OSGYÁNI

¹³⁹ > FÖLDESI: *Szárnyaszegetten Ferihegyen: a koreai 54-es esete.*

¹⁴⁰ > *Aeroflot* 1988. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁴¹ > FÖLDESI: *Szárnyaszegetten Ferihegyen: a koreai 54-es esete.* ; MTI: Késéseket okoz a köd a közlekedésben. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1975.01.17.]

¹⁴² > *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete.

járatának egyikét, míg a másikat (illetve a téli menetrendi időszakokban mindkettőt) hamarosan Budapest–Larnaca–Kairó útvonalra módosította, amely még 1987. tavaszán is így repült. A nyugatnémet célállomásokkal gyarapodtak a járatok, 1981. őszén már 14 járatpár közlekedett Budapest és Frankfurt között, fele-fele arányban a *MALÉV*, illetve a *Lufthansa* üzemeltetésében. A magyar vállalat ugyanekkor heti három közvetlen Budapest–Brüsszel járatát már a belga *SABENÁ*val közösen, *Tu-134*-es repülőgépekkel üzemeltette. A magyar főváros és London-Heathrow között a *MALÉV* ekkorra már közvetlen járata volt, amelyet heti négy alkalommal, *Tu-154*-es típussal repült. A *British Airways* – amely 1974. tavaszán jött létre a *BEA* és a *British Overseas Airways Corporation* egyesülésével, átvéve azok útvonalainak döntő részét – továbbra is London-Heathrow–(Prága)–Budapest útvonalon közlekedtette *Hawker Siddeley 121 Trident* repülőgépeit.¹⁴³

{ Nemzetközi kitekintés. } Akárcsak a korábbi időszakban, továbbra is, mind az amerikai, mind a szovjet űrhajózás jelentős mértékű volt, igaz, az Amerikai Egyesült Államok 1975. és 1981. között nem küldött fel űrhajóst. A szovjetunióbeli Kazah Sz. Sz. K. Bajkonur Csillagvárosából indulók mindegyike ugyanaz az állam(szövetség) területére szállt le, azon belül is főként a kazah sztyeppén. Az Amerikai Egyesült Államokból, Cape Canaveralból történt kilövések esetén, a kezdeti időszakban a Csendes- vagy az Atlanti-óceán nemzetközi vizeire érkeztek vissza, majd 1981-től – az űrrepülőgépek üzembe állításával – hazai katonai repülőtérre szálltak le.¹⁴⁴ A *Szojuz-36* űrhajón szovjet parancsnokával, FARKAS Bertalan százados – első magyarként –, kutató-űrhajós beosztásban 1980. május 26-án este, a szovjetunióbeli Bajkonurból repült fel a világűrbe. A csatlakozást követően, a *Szaljut-6* űrállomáson nyolc napot töltött, majd 1980. június 3-án délután tért vissza a Szovjetunióba, a kazahsztáni Dzsesszkazgantól 140 km-re, délkeletre elterülő pusztaságba.¹⁴⁵ Az 1960-as évek óta, s ezt követően is, a kiindulási államba, vagy nemzetközi vizekre tértek vissza a világűrt megjárt személyek, azaz ekkoriban ilyen utazásokkal, más államba történő belépéssel járó határátlépés még nem valósult meg.

Az utasszállító menetrend szerinti és különjáratok mellett több sportrepülő is érintette Budapestet az 1980-as években. A magyar vonatkozású repülések közül kettő is kiemelkedő teljesítmény volt. A kanadai Új-Funland Gander városából 1981. július 18-án indul – az Amerikai Egyesült Államokban élő – KRUG László és NÉMETH Zsigmond *Beechcraft Bonanza* repülőgépével, majd 17 óra 6 perc elteltével, leszállás nélkül másnap délben érkeztek meg Budapest-Ferihegyre. Az ENDRESZ – MAGYAR óceánrepülő utazásának évfordulóján, a két férfi sikeresen ismételte meg az elődök repülését. A budapesti repülőtéren jelentősebb magyar küldöttség fogadta őket.¹⁴⁶ Másik jelentős repülést – szintén az 1931-es óceánrepülő nyomdokában – a közel ötvenéves, magyar származású kanadai üzletember, FÖDŐ-VARGEK Lajos *Cessna 210*-es kisrepülőgépével hajtotta végre, egymagában. Ő a nyugat-kanadai Victoriából egyetlen – a Baffin-szigeti Iqaluitban megejtett – leszállás közbeiktatásával 1987. június 14-én érkezett Ferihegyre. FÖDŐ-VARGEK Magyarországra érvényes vízumát a *BM Határőrség Budapesti Forgalom-ellenőrző Pontjának* arra feljogosított munkatársa adta ki a kanadai útlevelébe.¹⁴⁷ (A kanadai-magyar férfi fogadtatása szívélyes volt, annak elle-

¹⁴³ > *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1983. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁴⁴ > BECKER – JANSSEN

¹⁴⁵ > Magyar űrhajós a kozmoszban. ; Visszatért a kozmoszból a szovjet-magyar űrhajós.

Dzsesszkazgan mai, kazah névváltozatának magyar átírata Zszezskazgan, angolul pedig Zhezskazgan.

¹⁴⁶ > Az első magyar óceánrepülő emlékére. ; GÁLLOS

¹⁴⁷ > „Justice for Hungary” avagy Endresz és Magyar nyomdokában.

nére, hogy a nyugatnémet Mathias RUST alig két héttel korábban, minden engedély és szabály betartása nélkül – Finnország felől – berepült a Szovjetunióba, és a moszkvai Vörös téren szállt le *Cessna 172* típusú kis repülőgéppel.) Az 1980-as években, alkalmi repülések során forgószárnyas légijárművek utasai is átlépték Ferihegyen a magyar határt.¹⁴⁸

A budapesti légi kapcsolatokra természetszerűen hatással voltak az **egyes célállomások ideiglenes, vagy huzamosabb repülőtér-zárlatai** is. Ezt gyakorta az időjárási körülmények okozták, de esetenként a belpolitikai helyzetek eredményezték (mint azt például a korábban már részletezett bejrúti események is mutatják). Az 1981. év végi, lengyelországi feszültségek – amit részben a fokozódó élelmiszerellátási gondok, részben az ellenzéki mozgalom, a *Szolidaritás* egyre erősödő hatása eredményeztek – miatt a lengyel *Államtanács* 1981. december 13-án rendkívüli állapotot (a lengyel kifejezés fordítása szerint „háborús állapot”-ot) vezetett be, és mozgósították a néphadsereg alakulatait is. Ezzel együtt járt az államhatáron keresztül történő forgalom korlátozása is. Így a nemzetközi polgári légi járatok üzemeltetését ekkortól az érintettek felfüggesztették. Ez Magyarország viszonylatában a Varsó és Budapest között közlekedő *MALÉV* és *LOT* járatok kényszerű szüneteltetését eredményezte. Az eredetileg varsói leszállású leningrádi magyar járatok ekkortól leszállás nélkül, csak szovjet légtérben repültek a végpontok között. A lengyel határ részleges megnyitásával a *LOT* már december végén szerződés szerinti járatokat repült nyolc európai és közel-keleti városba, azonban azokat csak külföldiek, vagy szolgálati célból, illetve hazautazó lengyel állampolgárok vehették igénybe. A lengyel légitársaság 1982. január második harmadában megkezdte felújítani külföldi menetrend szerinti útvonalai egy részének üzemeltetését. Január 12-től a *LOT* újra repülte a Varsó–Budapest járatát is, amit a kezdeti hetekben heti kétszer teljesített. A külföldi légiközlekedési vállalatok egyre bővülő köre 1982. márciustól kezdték újraindítani légi kapcsolatukat a lengyel fővárossal. A *MALÉV* elsőként a Budapest–Varsó–Leningrád útvonalat nyitotta újra, 1982. március 11-én.¹⁴⁹ A lengyelországi rendkívüli állapotot majd csak 1983. januárjában függesztették fel, de az még július 22-ig jogilag fenntartották.

Budapestről induló nemzetközi légi járatot második alkalommal 1982. augusztus 25-én (még a lengyelországi rendkívüli állapot idején) kerítették hatalomba „nyugatra” szökni szándékozó személyek. A lengyel *LOT* légitársaság menetrend szerinti LO-116-os számú, Budapest–Varsó járatát teljesítő *Il-18E* típusú repülőgépét, 73 utassal a fedélzeten, nem sokkal a felszállást követően két, lengyel állampolgárságú férfi oly’ módon térítette el eredeti útvonaláról, hogy azt nyilatkozták, hogy kézipoggyászukban robbanószerkezet van. A légijármű személyzete ennek hatására teljesítette a követéléseiket, és Münchenben szálltak le. Az ott letartóztatott két férfi poggyászáról kiderült, hogy azok nem tartalmaztak robbantásra alkalmas anyagot / eszközt.¹⁵⁰ Szintén a lengyelországi események következtében, 1982. őszén a *MALÉV* egyik repülőgépét kívánták eltéríteni. A magyar légitársaság 1982. november 27-ei MA-121-es számú Lenin-

¹⁴⁸ Budapest-Ferihegyről a romániai Aradra 1989. május 20-án indult a bolgár légiközlekedési vállalat helikoptere, bolgár állampolgárságú utasokkal a fedélzetén. Nem sokkal a felszállás után, Üllő déli határában (Dóra-major térségében) leállt az egyik hajtóműve, és a kényszerleszállás során az egyik futóműve eltört, forgószárnyai letörték és a géptörzs is megsérült. A fedélzeten tartózkodók közül egy utas és a légijármű vezetője könnyebben megsérült. (Aznap heves vihar és sűrű eső volt Pest megyében.)

› Helikopter-baleset Üllön.

¹⁴⁹ › A fiatalok életkörülményeiről, gazdasági kérdésekről... ; Az első sztrájkmentes nap. ; Befejezte munkáját a lengyel parlament. ; Ismét indul gép Varsóba.

¹⁵⁰ › Lengyel gépeltérítés. ; Web: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=1982082 5-1> (megtekintve: 2016. 02. 29., 21:40)

grád–Varsó–Budapest útvonalú járatát teljesítő, a Varsó–Okęcie repülőtéren ki- és be-szállásra várakozó repülőgépét egy katonaruhás, fegyveres lengyel férfi önkényesen a hatalmába akarta keríteni. A 20 év körüli elkövető repülőtéri gépkocsival hajtott a magyar repülőgéphez, ahol kiszállva egyből lefegyverezte az állóhelyet biztosító két lengyel határőrt. A férfi Berlin–Tempelhofba, a német főváros nyugati övezetébe kívánt repülni, azonban a légijármű parancsnokának fellépésével sikerült helyzeti előnyhöz jutniuk. Az eseményt végül a magyar személyzet és állomásvezetés kitartása, magabiztossága oldotta meg, hosszú tárgyalás után. A bűncselekményt elkövető férfi este először az utasokat engedte szabadon, majd késő este elállt eredeti elképzelésétől és megadta magát. (A repülőgép, annak személyzete és utasai másnap délelőtt érkeztek meg Budapestre.)¹⁵¹

A magyar *Minisztertanács*, illetve az *Állami Tervbizottság* 1977-ben hozott döntést a **ferihegyi repülőtér számottevő bővítésére**. A repülőtér éves utasforgalma az épület kiszolgáló-képességének már akkor a határán volt. Az akkori határozat értelmében megkezdték egy teljesen új utasforgalmi épület („terminál”) tervezését, amely helyét a régitől keletre, Vecséstől északra jelölték ki. Ezzel egy időben egy második – a meglévőnél hosszabb – leszállópályát, valamint egy különálló, 53 méter magas irányítótornyot, továbbá új hangárokat is terveztek; ez utóbbiak 1983. végére elkészültek.¹⁵² A 3.707 méter hosszú és 60 méter széles (immár L13–R31 jelű) leszállópályát – az új gurulót-hálózattal – 1983. augusztus 30-án adták át. Ez Ferihegyen a kor valamennyi nagy légijárművének le- és felszállását lehetővé tette, egyúttal az egyidejű repülőgép-indítást és -fogadást is biztosította. A második terminál építkezéséhez a magyar *Minisztertanács* elnöke és az osztrák szövetségi kancellár ünnepélyes alapkö-letételével, 1983. november 16-án kezdtek hozzá. A hatodik öt éves terv keretében végzett munkálatokat két ütemre osztva hajtottak végre. Az utasforgalmi épület kivitelezésének fővállalkozója az nyugatnémet-osztrák *ARGE* konzorcium volt, míg a többi építkezéssel – így a forgalmi előtér és gurulóutak kivitelezéssel – a magyar *Betonútépítő Vállalat*, illetve a *Hídépítő Vállalat* volt megbízva. A főépületből a repülőgépekhez már részben mozgatható utashidak vezettek (ezek egy svéd-finn társaság által kerültek legyártásra és üzembe helyezésre), azonban lehetőség volt buszos kiszállításra is a külső gépálló-helyeken parkoló légijárművekhez.¹⁵³ Az építkezések során előkerült számos, még a II. világháború idején ledobott bombát, illetve tűzérési lövedéket kellett a *Magyar Néphadsereg* tűzszerészeinek hatástalanítania, amelyet nagy arányban a helyszínen, vagy ahhoz közel hajtottak végre.¹⁵⁴

A *Budapesti FEP* kutatószázadát 1978-tól járőr-kutyákkal erősítették meg, a csoport feladatellátásának támogatására ekkortól kutyás járőröket állítottak fel. Ugyanez évtől, rövid ideig járőr-motorkerékpárt is alkalmaztak. A kutatószázad és a géptávírók sorállományú tagjainak szolgálaton kívüli elhelyezése – ahogy említve volt – a „D” portához közeli, két párhuzamos barakkban volt. A járőr-kutyák őrzésére és elszállásolására a baraktól kissé délkeletre – de még a határőr kerítésen belül – egy különálló

¹⁵¹ > CSERHALMI: 218–225. p. ; Repülőgép-eltérítési kísérlet.

¹⁵² > Befejezés előtt a Ferihegy 2. ; G. G.

A szokatlan kialakítású, új ferihegyi irányítótornyot külsőben hasonlított a bostoni Edward Lawrence Logan Táborkok Nemzetközi Repülőtér azonos építményével, amely 1973-ban került átadásra, s csúcsa közel 87 méterrel magasodik a leszállópályák fölé.

¹⁵³ > Befejezés előtt a Ferihegy 2.

Az öt ország 13 pályázója közül végül nyertesként kikerült nyugatnémet-osztrák *ARGE* konzorcium tagjai a *Porr Hinteregger*, a *Hochtief AG*. és a *WARIMPEX* voltak.

> Ferihegyi rekonstrukció.

¹⁵⁴ > [H. R. A. adatközlése alapján.]

épületet emeltek.¹⁵⁵ A légi *FEP* állománytáblája 1980-ban már 56 hivatásos és 103 sorállományú határőr beosztást tartalmazott.¹⁵⁶ Az 1980-as évek első felében a kutatószázad végrehajtó állománya általában váltásonként 12 fő sorállományú határőr volt. A forgalmi előtéren, biztosítást végrehajtó határőr állomány minden felállított szolgálati személye 3–3 gépállóhelyet ellenőrzött, akik mellett nappal 2, éjjel 1 kutató, és további egy kutyás járőr is folyamatosan szolgálatban volt. A forgalmi előtéren szolgálatot ellátó határőrök feladata az utasforgalmi épület és repülőgépek között közlekedő autóbuszok megfigyelése, biztosítása volt, hogy arra jogosulatlan személy fel ne szállhasson, az épület határterületébe és onnan kifelé csak az arra jogosultak léphessenek, valamint feladata volt még, hogy az épület légi oldalán közlekedőket ellenőrizze. A szolgálatban lévő határőrök nyolcórás váltásban dolgoztak, míg a kutyás járőrök nappal 6, éjjel 4 órát láttak el feladatot. A biztosító határőrök márciustól októberig, nappal az évszaknak megfelelő kimenő öltözetet viseltek; ők éjszaka, valamint október és március között, illetve a kutatók és a kutyás járőrök egész évben, minden napszakban gyakorló egyenruhában dolgoztak. Fegyverzetük a kutatók és a forgalmi előtéren járőrözők esetében *PA-63* öntöltő pisztoly, a többi, nyílt területen szolgálatban lévő határőré *AK-63D* (*AMMSz*) gépkarabély volt. A kutató ügyelet elhelyezése az (1-es) utasforgalmi épület középtengelyének szolgálati átjárójából nyíló helyiségekben volt. Az épület 1983-as átépítésekor az ügyeletet egy melléképületbe helyezték át, majd végleges helyét a rendőrség korábbi helikopter-állomásának épületében jelölték ki. A kutató ügyeletesek 12 órás szolgálatot láttak el; a nappalos szolgálatot követő napon éjszaka dolgoztak, amelyet 48 óra pihenőidő követett.¹⁵⁷ A ferihegyi segéd-útlevélkezelői feladat ellátására kijelölendő sorállományú határőrök válogatásánál fontos körülmény volt a magas iskolai végzettség, számosan közülük felsőfokú tanulmányaikat folytatták vagy azt már sikeresen elvégezték.¹⁵⁸ A sor határőrök az 1980-as évek végén tizenegy hetes szakképzésben részesültek, amelyek magukban foglalták a határforgalom-ellenőrzést érintő szakterületek (úgy, mint például az okmányismeret, vagy idegenrendészet) alapjait is.¹⁵⁹

A *Budapesti FEP* alárendeltségében 1980-ban két szakasz és egy század, összesen 10 raj működött sorállományúakkal feltöltve.¹⁶⁰ A heti munkanapok számát 1981-ben hatról ötre csökkentették, azonban az egy hét alatt teljesítendő órakeret 44-ről csak 42 órára mérséklődött. Ez a ferihegyi *FEP*-en nem okozott számottevő változást, de a szabad- és pihenőnapok kiadása valamelyest megnehezítette az azonos létszám mellett a munkaszervezést. (A *BM Határőrség* 1980. áprilisi országos összlétszáma 3.013 hivatásos tiszt, zászlós és tiszthelyettes, valamint 13.352 sorállományú határőr és 1.482 polgári alkalmazott volt.)¹⁶¹

A ferihegyi repülőtér nyilvános utascsarnokaiban és gépkocsi-parkolójában a **rendvédelmi feladatokat** a *Budapesti Rendőr-főkapitányság XVIII. kerületi Rendőrkapitányság Közbiztonsági Osztály Légirendészeti Rendőrőrs*e látta el. A szolgálatot 1985-től egy ügyeletes irányítása alatt 1–1 fő járőr látta el Ferihegy 1, illetve Ferihegy 2 utasforgalmi épületben, illetve azok gépjármű-parkolójában, akiket támogatott egy

¹⁵⁵ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.] ; [NÉMETH Tibor c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

¹⁵⁶ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

¹⁵⁷ > [H. R. A. adatközlése alapján.]

¹⁵⁸ > [NAGYNÉ MORVAI Gyöngyi c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

¹⁵⁹ > KATONA Klára: A Határőrség a rendszerváltás időszakában (1987–1990).

¹⁶⁰ > NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

¹⁶¹ > NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

kétfős gépkocsizó járőr is.¹⁶² A repülőtéri közrendvédelmi szolgálatot ellátó rendőrök elhelyezése az F-28-as számú barakképületben történt, ahol a rendőrségi tűzszerészek és gyorsreagálású erők tagjainak irodái is voltak. Amennyiben a repülőtéren intézkedés alá vont személyt kellett elhelyezni, akkor azt az F-28-as barakképület kijelölt helyiségében tették; ekkor egy rendőr, mint őrparancsnok, és két rendfokozat nélküli határőr, mint személyőr került oda kirendelésre.¹⁶³ A Magyarország által elrendelt nemzetközi körözések, vagy más rendőri intézkedések (például kiutasítás végrehajtása miatti őrizetbe vétel) alapján külföldön elfogott és **fogvatartott magyar állampolgárokat alkalmanként légi úton, rendőri kísérettel szállították** Budapestre. Ez különösen Magyarországnak 1981. novemberében visszaállított *Interpol* (Nemzetközi Bűnügyi Rendőrség Szervezete) tagságát követően vált gyakoribbá.¹⁶⁴ Ilyen esetekre majd az 1990-es évek elején, és azt követően is számos alkalommal sor került.¹⁶⁵ A belügyminiszter 1985. augusztusában rendelkezett a külföldről Magyarországra, vagy innét másik államba szállított fogvatartottak kíséréséről. Ennek értelmében a jogszerűségért a kísérésről intézkedő szerv vezetője, míg a végrehajtás szakszerűségéért a *BM Forradalmi Rendőri Ezred (BM FRE)* parancsnoka felelt. A kísérést a *BM FRE* akció alegységeinek válogatás alapján kijelölt és erre a feladatra kiképzett tagjai hajtották végre. Míg szárazföldön jellemzően az átadásra / átvételre a magyar határátkelő-helyen került sor, addig a légi úton szállított személyek esetében ez vagy a budapesti repülőtéren, vagy magyar fogvatartott esetében alkalmanként a külföldi állam fővárosának légi kikötőjében került sor. A kiutasított magyar, illetve minden külföldi személy átadását / átvételét a *BM ORFK Igazgatásrendészeti Csoportfőnökség Külföldiek Ellenőrző Osztálya (BM ORFK III-2. Osztály; KEO)* végezte a ferihegyi határátkelőhelyen. Külön került szabályozásra az *Interpol* tagországgal történő átadás lebonyolítása is.¹⁶⁶

A tőkés országok közül a magyar kormány először Ausztriával kötött **vízummentességi megállapodást** a diplomata útlevelek birtokosaira vonatkozóan, amely 1965. tavaszán lépett életbe. E kedvezményt 1969. tavaszán kölcsönösen kiterjesztették a szolgálati útlevelek birtokosaira is. A „nyugati” államok, magánútlevel tekintetében csak a XX. század utolsó harmadában kezdték megadni magyar állampolgárok részére – a viszonyosság elvét követve – a vízummentes beutazás lehetőségét, látogatás és turizmus céljából. Ebből eredően a magyar kormány is biztosította a másik fél honosainak a láttamozás nélkül történő belépés és tartózkodás lehetőségét. Az első ilyen vízummentességi megállapodást a Magyar Népköztársaság a Finn Köztársasággal kötötte, amely 1970. január 1-jén lépett életbe, ezt másodikként majd Ausztria követte 1979-től.¹⁶⁷ Ezek a határforgalom-ellenőrzést valamelyest megkönnyítették, azonban a „nyugati” országok állampolgáira, még ha vízummentesen is utazhattak Magyarország területére, fokozottabb figyelem irányult. Újabb, kétoldalú megállapodások 1990. február végéig csak néhány alkalommal léptek életbe, azok is főként olyan országok esetében,

¹⁶² > [H. R. A. adatközlése alapján.]

A rendőrök ügyeleti helyisége az 1-es utasforgalmi épület mellett álló kisrepülőgépes terminál szomszédságában álló kis épület volt.

¹⁶³ > [H. R. A. adatközlése alapján.]

¹⁶⁴ > Rómában fogták el a budapesti...

Az *Interpol* bevonásával, a vonatkozó olasz-magyar egyezmény alapján adták ki az 1983. szeptemberében egy magyarországi gyilkosság Olaszországban, nemzetközi elfogatóparancs alapján elfogott két gyanúsítottját. A két férfi és kísérete a *MALÉV* Róma–Budapest menetrend szerinti járatával utazott Magyarországra.

¹⁶⁵ > GA. ; HALÁSZ Kálmán: Egy évig szökésben. ; Hazaszállították.

¹⁶⁶ > 27/1985. BM. pcs.

¹⁶⁷ > 1969/17. tvr. ; 1969/40. tvr. ; 1978/30. tvr.

amelyek állampolgárai kölcsönösen kis számban fordultak meg a másik fél területén.¹⁶⁸ A hivatalos útleveleknek biztosított vízummentesség valamivel szélesebb körű volt, azonban azokat is csak egyes, kommunista vezetés alatt álló, vagy a *Varsói Szerződés* országaival jó kapcsolatot ápoló országok polgárainak tette lehetővé a magyar minisztertanács.

A magyar légitársaság 1981. november 8-án nyitotta meg a Budapest–Tripoli járatát, amelyet heti egyszer, *Tu-154*-es repülőgéppel repült.¹⁶⁹ A *MALÉV* 1982. november 3-án újra repült Algírba, amelyet abban a téli menetrendi időszakban még a líbiai vonallal összevonva, Budapest–Algír–Tripoli útvonalon teljesített, heti egy alkalommal. A következő tavasztól a magyar vállalattal utazók a két észak-afrikai várost már külön járatokkal érték el; két évre rá már heti két alkalommal, de *Tu-134*-es repülőgépek közlekedtek Algírba.¹⁷⁰ Az *Austrian Airlines* 1983-ra már naponta repülte a Bécs–Budapest járatát, 127 fős *McDonnell Douglas DC-9*-es típussal. Az üzemeltető légitársaságok alapján a leginkább változatos lehetőség Budapest és Koppenhága között állt fenn. Az 1980-as évek elején közlekedő heti tíz járatból négyet a *MALÉV*, hármat a *SAS*, kettőt a *Finnair* és egyet a bolgár *Balkan* üzemeltetett.¹⁷¹ A *MALÉV* skandináviai járatai már 1983-ra jelentősen megváltoztak; heti négy alkalommal közlekedett a Budapest–Koppenhága és kétszer a Budapest–Helsinki járat. Ezek mellett a *SAS* két Koppenhága–Budapest és egy Koppenhága–Budapest–Belgrád, illetve a *Finnair* egy Helsinki–Koppenhága–Budapest, s egy Helsinki–Budapest útvonalat teljesített. A magyarból a svéd és a norvég fővárosba – átszállás nélkül – már nem lehetett utazni.¹⁷² Két évvel később, 1985-re a *Finnair* heti kettő, közvetlen Helsinki–Budapest útra változtatta menetrendjét.¹⁷³ A jugoszláv *JAT* 1983. őszén budapesti járatát, továbbra is heti egy alkalommal, de immár Belgrád–Budapest–(Koppenhága–Stockholm) útvonalon, *DC-9-30*-as repülőgéppel repülte azt. Ugyanekkor a *MALÉV Tu-134*-essel teljesített járata Budapest–Belgrád–Tirana útvonalon érintette a jugoszláv fővárost; a mindössze Belgrád és Tirana viszonylatban közlekedő utasok szállításra a magyar vállalatnak csak időszakos engedélye volt.¹⁷⁴

Míg a nyári menetrendi időszakokban, azon belül is különösen a nyári hónapokban, rendkívül forgalmas volt a magyar és keletnémet főváros közötti légi forgalom, addig ez az ősz végétől tavaszig tartó téli időszakban jelentősen csökkent. A Budapest és Berlin–Schönefeld közötti járatok száma 1981. telén, közel harmadára, heti 21 járatra csökkentek irányonként, ugyanekkor Drezdába összesen 7, Lipcsébe 6 és Erfurtba 2 alkalommal repült a *MALÉV* és az *Interflug*.¹⁷⁵

A budapesti nemzetközi repülőtéren az 1980-as években is az *Aeroflot* járatai tartottak fent Magyarországot és a Szaharától délre eső afrikai államokkal közvetlen légi kapcsolatot. A korábban ismertetett útvonalak mellett a szovjet vállalat 1981. őszén

¹⁶⁸ A Szovjetunióval és a kommunista államokkal 1979-től jó viszonyt ápoló Nicaraguával megkötött, magánútlevelekre is érvényes kölcsönös vízummentességi egyezmény 1983. január 25-én lépett életbe. Fél évre rá, 1983. július 31-től alkalmazták a máltai-magyar megállapodást a két fél útlevelei tekintetében. A svéd és magyar állampolgárok 1986. január 1-jétől utazhattak vízum nélkül a másik ország területére. Az e fejezetben tárgyalt korszakban utolsóként a Ciprusi Köztársaság és a Magyar Népköztársaság között jött létre vízummentességi megállapodás, amelyet 1987. december 8-tól alkalmaztak a felek.

> 6/1983. MT. r. ; 51/1983. MT. r. ; 1/1986. MT. r. ; 71/1987. MT. r.

¹⁶⁹ > Téli menetrend a *MALÉV*-nál. [1982] ; [Első járat alkalmából feladott és kézbesített boríték alapján.]

¹⁷⁰ > *MALÉV* 1983. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1985. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁷¹ > *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1982. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁷² > *MALÉV* 1983. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁷³ > *MALÉV* 1985. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁷⁴ > *MALÉV* 1983. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁷⁵ > *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete.

már üzemeltette a Moszkva–Budapest–Tripoli–Bamako–Monrovia járatát is, amelyet *Tu-154*-essel repültek, havi egyszeri alkalommal. A magyar fővároson keresztül közlekedő madagaszkári útvonalát 1981. nyarára lerövidítette az *Aeroflot*: az Moszkva–Budapest–Luanda(–Lusaka) vonalra változott, továbbra is *Il-62*-es típussal. Ugyanekkor a mozambiki viszonylatának budapesti leszállását megszüntette, az említett időszakból helyette már Moszkva–Budapest–Luanda útvonal üzemelt. A szenegáli–guineai heti kétszeri járatok közül havonta egyszer eleinte Moszkva–Budapest–Dakar(–Conakry)–Dakar–Sal–Budapest–Moszkva, majd 1984. őszén már ugyanennyiszor Moszkva–Sal–Dakar(–Conakry)–Budapest–Moszkva útvonalon közlekedett a szovjet *Il-62*-es repülőgép. Ezzel a Zöld-foki-szigetek már csak havi rendszerességgel volt elérhető, az is elsősorban Budapest felé közlekedve volt időhatékony lehetőség.¹⁷⁶ Az 1970-es évek második felétől fennálló, illetve az előbb ismertetett útvonalakat időközben részben átszervezték, illetve újakkal egészítették ki. Így például, a Ghána fővárosáig közlekedő *Tu-154*-es repülőgép 1981-től Moszkva–Budapest–Tripoli–Bamako–Accra utat repült heti egyszer, azonban ezek közül havonta az egyik Moszkva–Budapest–Tripoli–Bamako–Monrovia–Accra útvonalon közlekedett. Az *Aeroflot* majd az 1980-as évek közepő harmadától az accrai végállomásra közlekedő járat immár Ferihegy érintése nélkül repülte, s a zöld-foki-szigeteki Sal (Ilha do Sal) is kikerült a Budapestre közvetlenül elérhető városok közül. Az évtized közepére, az addig heti egyszeri Moszkva–Budapest–Casablanca menet mellett a Moszkva–Budapest–Casablanca–Nouadhibou–Bissau járat már csak havonként közlekedett, *Il-62*-es repülőgép-típussal.¹⁷⁷ A szovjet vállalat 1984. március 27-én indította első menetrend szerinti Moszkva–Budapest–Málta járatát, amelyet azév telén Casablancáig, majd a következő évben utóbbi helyett Közép-Afrikáig hosszabbított meg.¹⁷⁸ Az *Aeroflot* az 1984/1985. év és az 1985/1986. év telein, *Tu-154*-es típussal repülte havi három alkalommal az 1983. november 4-én indított Moszkva–Budapest–Tripoli–Ouagadougou–Bamako, és továbbra is havonta egy alkalommal a Moszkva–Budapest–Tripoli–Bamako–Monrovia útvonalat teljesítették. Mindezek mellett 1984/1985. telén már a Moszkva–Budapest–Luanda járatot megkésztetve, heti kétszer repülte a szovjet légiforgalmi vállalat, ezek mindegyikét *Il-62*-es típussal. Az *Aeroflot* által, az 1980-as évekre kialakított körrepülések révén, néhány járata csak Moszkva felé ejtette útba a magyar fővárost. Ilyen volt Dakar(–Conakry)–Budapest–Moszkva havi 3, a (Conakry)–Dakar–Budapest–Moszkva havi 4 alkalommal, *Tu-154*-es repülőgépekkel, és a (Freetown)–Dakar–Budapest–Moszkva havi egyszer, *Il-62*-es típussal. Szintén az *Aeroflot* tartotta fenn 1983. június 26-a és 1986. ősz között, az egyetlen **menetrend szerinti közvetlen légi kapcsolatot a magyar és egy dél-amerikai főváros között**, a nyári menetrendi idényekben heti egy alkalommal, *Il-62*-es repülőgéppel teljesítet Moszkva–Budapest–Dakar–Buenos Aires útvonalán. Az ismertetett járatokkal, ha csekély számban, de átléptek utasok Ferihegyen.¹⁷⁹ Budapestén az *Aeroflot*tal átutazók száma 1980-ban már 90.027 fő volt, a legmagasabb ilyen értéket 1984. év folyamán érte el a szovjet légiforgalmi vállalat, akkor 102.988 sze-

¹⁷⁶ > *Aeroflot* 1984. évi téli menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete.

¹⁷⁷ > *Aeroflot* 1984. évi téli menetrendfüzete. ; *Aeroflot* 1985. évi téli menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1982. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁷⁸ > *Aeroflot* 1984. évi téli menetrendfüzete. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1984.03.28.]

¹⁷⁹ > *ABC*. 1985. április: 704–705. p. ; *Aeroflot* 1984. évi téli menetrendfüzete. ; *Aeroflot* 1985. évi téli menetrendfüzete. ; *Aeroflot*-járat Argentínába. ; Az Intourist és az AEROFLOT.

A kedvezményes menettéri repülőjegy ára Budapest és Argentína között (72,8 ezer forint) közel 15 havi bruttó magyarországi átlagkereset volt, így a budapesti be- és kiszállások e járatra sem voltak számottevőek.

mély utazott át Ferihegyen, döntően az Afrika és a Szovjetunió közötti viszonylatban. Azonban 1988-ig ez a szám nem csökkent 90 ezer alá.¹⁸⁰

Az iraki fővárosba közlekedő *MALEV* járat már 1981. nyarán Budapest–Athén–Bagdad útvonalon közlekedett, *Tu-154*-es repülőgéppel.¹⁸¹ Az 1982. legelején – az irak->iráni háborúnak a teheráni kormány által indított ellentámadása idején – felfüggesztett iraki járatot 1982. május 1-jén indította újra a magyar vállalat,¹⁸² amelyet majd 1983. nyarára már Budapest–(Várna)–Bagdad útvonalra módosított. Ez utóbbi esetében a bolgár tengerparti város csak műszaki pihenőként szolgált, ott a repülőgépbe utasok be- vagy kiszállása nem volt lehetséges.¹⁸³ Az Irakba közlekedő magyar járat 1987. márciusában már Budapest–Larnaca–Bagdad útvonalon közlekedett, míg egy másik már leszállás nélkül is repült (ez utóbbi 1989-ig volt üzemeltetve).¹⁸⁴

Az Amerikai Egyesült Államok egyik legnagyobb légitársasága, a *Pan Am* 1983. szeptember 23-án indította újra a magyarországi viszonylatát. A heti kétszer, immár a „csak” 116 utas szállítására alkalmas *Boeing 737*-es típussal teljesített Budapest–Frankfurt szárnyvonala ezúttal is a Frankfurt–New York–JFK járáshoz csatlakozott. A vállalat már 1984. október 4-től heti kétszer Budapest–München és egyszer Budapest–(Zürich) útvonalon – az oda közlekedő járatokra – átszállással biztosított légi kapcsolatot Magyarország és az Amerikai Egyesült Államok között. A *Pan Am* 1984-ben 11.297 főt szállított a budapesti viszonylatain (további 561 utas Bukarestbe vagy onnan érkezve, átmenő forgalomban közlekedett ugyanekkor), 328 járat révén.¹⁸⁵

A *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1984. január 1-jén lett tagja a légitársaságok nemzetközi szövetségének, a *Nemzetközi Légi Szállítási Szövetségnek* (*International Air Transport Association; IATA*).¹⁸⁶ E kereskedelmi szervezet a budapesti nemzetközi repülőtér kódjaként a „BUD” rövidítést alkalmazta, s a *MALEV*-et „MA” rövidítéssel látta el.

A ferihegyi repülőtéren, a „rég” utasforgalmi épületben 1983. során ismételt átépítést hajtottak végre. Ez idő alatt a középtengelytől északra eső, induló tranzit terület egy jelentős részét lezárták. Az ekkor már jelentősen aszimmetrikus alaprajzú épület homlokzatának bal szélén alakították ki az utasok bejáratát, míg középen a látogatók léphettek be, illetve az érkezők mehettek ki. Az induló (északi) csarnok jegykezelése mögött közvetlenül került végrehajtásra a kiléptető vámvizsgálat. Az utasok menetvonala innen az útlevélező fülkékhez vezetett. A négy fülke nyolc munkahelyet biztosított a határőrök részére, amelyből egy a diplomatáknak és személyzet részére volt fenntartva. Az átépítés ideje alatt, a kiléptetett utasoknak a fülké mögött egyből el kellett fordulniuk balra, és egy folyosón keresztül jutottak az induló tranzit területre. Itt, az öt beszállító-kapu üvegfalal elzárt előtere kisebb helyiségeket képezett. Az érkező utasok az épület déli szárnyába léptek be, ahol viszonylag nagy terem végében öt útlevélező fülke tíz munkaadást biztosított. A fülkesor mellett közvetlenül helyezkedett el a vízumkiadó helyiség. A határőrségi beléptető ellenőrzésen átesett utasok jobbra fordulva jutottak a három poggyászszalaghoz, ahonnan a felvett bőröndjeikkel együtt a vámvizsgálat „piros” és „zöld” folyosóján keresztül léptek a nyilvános érkező

¹⁸⁰ > *Statistikai Évkönyv*, 1980.: 297. p. ; *Statistikai Évkönyv*, 1984.: 184. p. ; [*Statistikai Évkönyv* 1980 és 1989 közötti évkönyveinek „A Ferihegyi közforgalmú repülőtér forgalma” című táblázatainak tartalma alapján.]

¹⁸¹ > *MALEV* 1981. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁸² > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 138. p. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1982.05.08.]

¹⁸³ > *MALEV* 1983. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALEV* 1985. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁸⁴ > *ABC*. 1987. március: AF71. p.

¹⁸⁵ > *Pan Am* 1983. szeptemberi menetrendfüzete. ; *Pan Am* 1984. szeptemberi menetrendfüzete. ; *Statistikai Évkönyv*, 1984.

¹⁸⁶ > A *MALEV* csatlakozott az IATA-hoz.

várócsarnokba, közvetlenül a déli lépcsősor mellett. Az átszálló utasokat a belépő határterületről a forgalmi előtérben keresztül, az utasforgalmi épület középtengelyében lévő szolgálati átjáróba kísérték át. Ott az egy útlevélkezelő fülkénél ellenőrizték úti okmányait, majd közvetlenül mellette, még a folyosón átesett az utasbiztonsági ellenőrzésen. Ezt követően egy, a földi utaskísérő által kinyitott oldalajtón keresztül belépett az induló váróterembe (tranzitba). (A repülőtér dolgozói számára, az utascsarnokból az előtérre, illetve ellenkező irányba vezető szolgálati átjáró ekkor még az épület középső tengelye mentén kialakított folyosó volt. Az, amelyik egyúttal az átszálló utasok ellenőrzési helye is volt.)¹⁸⁷ A Budapestről induló utasok a jegykezelő- és poggyászfeladó pultok között áthaladván, az azok mögötti fal mentén – e tágas terem főcsarnok felőli oldalán – a vámvizsgálathoz, majd szinte egyből az útlevélkezelő fülkékhöz léptek ellenőrzésre. Utóbbi követően az utasbiztonsági ellenőrzéshez érkeztek, amelyen a kiléptetett utasok áthaladva egyből az induló váróterembe (tranzitba) léptek.

Az 1980-as évek első felében a határt átlépő utasok nyilvántartásokban történő ellenőrzését a sorállományú segéd-útlevélkezelők hajtották végre a fülkében, papír alapú listákból („kigyűjtőkből”). Azonban az ő tevékenységüket, és az utasok adatait utópriorálás útján, a be- és kiutazólapok alapján is ellenőrizték. Az utópriorálást végző polgári állományúak (jellemzően nők) egy vasládában, abc-rend szerint elhelyezett kartonok segítségével dolgoztak. Külön adminisztrátor volt felelős mindkét nyilvántartás adatainak frissítéséért. Az utópriorálást végzők délelőtti (06–14 órai) és délutáni (14–22 órai), az adminisztrátorok 24 órás szolgálatba voltak vezényelve (utóbbiaknak azt követően 48 óra pihenőidő járt). A határátlépők adatait a sorállományú távgépíró határőrök lyukszalagra rögzítették, amelyet továbbra is a korábbi módon, a *BM GAO* részére továbbítottak. E szervezetnél, megfelelő idő elteltével a belépő és a kilépő utasok országos adatainak összevetését és egyeztetését hajtották végre, valamint határátkelőhelyeken bevont a kiutazó adatlapok a belépőkkel történő párosítása is ugyanitt megtörtént. Mindezeket tették abból a célból, hogy megállapítsák, a nem-magyar állampolgárok elhagyták-e Magyarországot. Amennyiben felfedésre került, hogy egy külföldi nem utazott ki időben, akkor arról értesítették a szálláshely szerint illetékes rendőrkapitányság idegenrendészeti osztályát, vizsgálat / nyomozás megkezdése végett.¹⁸⁸

Ferihegyen **1985. nyarán**, a még egy utasforgalmi épülettel működő légi kikötőben, minden nap 6:40 és 7:00 között, induló légijármű volt az első, menetrend szerinti repülőgép; azonban péntekenként és vasárnaponként már 6:05-kor felszállt a legelső. Az utasok jellemzően bő fél órával az indulás előtt már megérkeztek a kiléptető vámvizsgálathoz és útlevél-ellenőrzéshez. Az utolsó járatok érkezők voltak; 23:10 és 23:35 között szálltak le menetrend szerint, azonban hétfőn már 22:10-kor, szombaton pedig 22:35-kor megérkeztek. Az *Aeroflot* tengerentúli járatainak egy része éjfél után érte el Ferihegyet (volt olyan nap, amikor 03:30-kor, illetve 05:00-kor szállt le a szovjet repülőgép), ebből eredően a szerda és szombat közötti éjszakai szolgálatnak voltak kisszámú érkező, míg keddtől vasárnapig induló utasai. Ezek is jellemzően inkább Moszkva, míg csekély mértékben Afrika viszonylatában szállítottak utasokat. Ferihegyen egy hét folyamán, menetrend szerint már összesen 712 járat közlekedett Budapestre, illetve a magyar fővárosból; naponta 47–57 járat szállt le, illetve ugyanennyi fel. Ezek mellett a nyári hónapokban számottevő szerződéses járat is közlekedett. A legforgalmasabb nap péntek volt összesen 115 járattal, amelyet hétfő és szombat 103-mal követett; legkeve-

¹⁸⁷ > MOLDOVÁN – SOBÓK: 3. p.

¹⁸⁸ > [NAGYNÉ MORVAI Gyöngyi c. r. fízl. adatközlése alapján.]

sebb vasárnap közlekedett, összesen 91 induló és érkező repülőgép. A menetrendi elemzés alapján, útlevelkezelő szolgálatra pénteken és vasárnap 05:00-tól, a többi napon 05:40–06:00-tól volt szükség, hétfőn 23 óráig, a többi napon legalább éjjelig. Azonban az *Aeroflot* említett éjszakai járatai miatt csütörtök és vasárnap között jóval éjjél után is szükség volt pénzügyőrökre és néhány határőrre is. Összességében a kevésbé forgalmas időszak valamennyi napon 11 és 12 óra között, valamint 21 óra után volt tapasztalható.¹⁸⁹ Azonban a belépő és kilépő járatok csúcsidőszakai nem fedték minden esetben egymást, ebből következően a korlátozott lehetőségű átszoportosítással némileg lehetett növelni az ellenőrzés áteresztőképességét.

A *MALÉV* járatain – a teljes 1985-ös tárgyév átlagában – azon utasok száma, akik Ferihegyen átlépték a magyar államhatárt járatonként, átlagosan 59,5 fő volt. A külföldi légiközlekedési vállalatok közül a *Swissair*-ével 75 fő, a *British Airways*-ével 72 fő és a lengyel *LOT*-éval, illetve a keletnémet *Interflug*-éval 71–71 fő utazott,¹⁹⁰ szintén átlagosan. A határforgalom-ellenőrzés szempontjából a legkevesebb utasmennyiséget az *Iraqi Airways* járatai jelentették: alkalmanként átlagosan 14 főt, a *Syrian Arab Airlines*-éi 24,5 főt, és az amerikai *Pan Am*-éi 32,5 fő határátlépő személyt szállítottak.¹⁹¹ (Természetesen a nyári és téli menetrendi időszakokban [különösen a nyári és az év eleji hónapokat összehasonlítva] számottevő különbség mutatkozhatott egyazon légitársaság azonos útvonalán is.)

Az 1985. év nyarán a legforgalmasabb légi kapcsolat még továbbra is Budapest és Berlin-Schönefeld között volt, akkor hetente és irányonként 76 járat közlekedett (leszállás vagy továbbrepülés nélkül; a repülőgépek utasbefogadó-képessége alapján ez akár 5.600 főt is jelenthetett irányonként és hetente). Moszkvába ugyanekkor 32, Drezdába 27, Prágába, Szófiába és Varsóba 15–15 repülőgép közlekedett irányonként. A nyugati célállomások közül Budapest–Frankfurt, illetve Budapest–Zürich volt a legforgalmasabb 14–14 járatral; ezt München követte 12-vel, míg a magyar főváros és Amsterdam, Düsseldorf (Münchenen át), Koppenhága, London-Heathrow, Párizs-Orly között 7–7 járat repült.¹⁹²

A *MALÉV* a Perzsa-öböl menti járatát átalakítva, kibővítve 1985. nyarára már Budapest–Kuvait–Dubai útvonalon, továbbra is *Tu-154*-es repülőgéppel, heti egyszer teljesítette. Az e fejezetben tárgyalt időszakban ez volt a magyar légitársaság leghosszabb menetrend szerinti személyszállító útja. Ugyanekkor a magyar vállalat heti kettő Budapest–Bukarest–Isztambul járata mellett egyszer közvetlenül is teljesítette a Budapest–Isztambul útvonalat.¹⁹³

Az 1970-es évek végére, elsősorban a sportrepülésnek kedvezőbb nyári hónapok során már számos repülőgéppel, vagy helikopterrel elkövetett, főként vétlen légtérsértést rögzítettek, de már néhány esetben embercsempészés céljából is történt szándékos berepülés.¹⁹⁴ Utóbbi cselekmény elkövetéséért végrehajtott, engedély nélküli átrepülések száma – az 1960-as évek második felétől – 1982. legelejéig négyre nőtt.¹⁹⁵ A *BM Határőrség* a légtérsértések visszaszorítása érdekében – a szükséges egyeztetéseket követően – 1981. szeptember 5-től négyhetes kísérleti jelleggel, a *Magyar Néphadsereg*

¹⁸⁹ > *MALÉV* 1985. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁹⁰ E számok önmagukban csak a határforgalom-ellenőrzés terhelését jelentik. A járatok férőhely-kihasználtsága az adott viszonylatot teljesítő repülőgépek befogadó-képességétől változott, ezen kívül az átutazók száma, illetve Budapest és célállomás között közbeeső leszállóhelyek utas-felvétele / -leadása jelentősen eltérő volt.

¹⁹¹ > *Statistikai Évkönyv*, 1985.: 181. p.

¹⁹² > *MALÉV* 1985. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁹³ > *MALÉV* 1985. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁹⁴ > 0011/1981. HM-BM. közös pcs.

¹⁹⁵ > HALÁSZ Kálmán: Repülés engedély nélkül.

segítségével **helikopteres járőrszolgálatot** vezetett be a nyugati határszakaszok mentén. Ezt már a következő évtől, minden év április 15-e és szeptember 30-a között végrehajtották. A fegyverzet nélküli – 260 km/óra végsebességre képes – *Mil Mi-8T* típusú forgószárnyas légijárművek hajózó személyzetét és kiszolgáló eszközeit a MN biztosította, feladataikat a nyugati határőr kerületek hadműveleti alárendeltségében és szervezésében hajtották végre. A helikopterek hátsó részére, a katonai felségjel mellé, fehér színnel a határőrség „HÖR” feliratú, sávozott címerpajzs-jelvényét festették fel. Feladatuk volt a határőrizet megerősítése rendszeres járőrözéssel, valamint határsértő repülőgép / helikopter esetén azonnali felszállással a szükséges intézkedések végrehajtása. A gyaníthatóan véletlenül áttévedt légijárművek esetében igazoltatást, majd a légtérből kikísérést, esetleg segítségnyújtást kellett biztosítani; azonban szándékos jogellenes berepülés esetén leszállásra kellett kényszeríteni a repülő eszközt. Az utóbbit követő eljárás eredménye érdekében minden felszálláskor 2–3 fegyveres határőr járőrt is fedélzetre kellett vennie. A MN határőrizeti feladatokra vezényelt forgószárnyas légijárműveinek kijelölt telephelye Jánossomorja (Pusztasomorja), Ágfalva, Bozsok és Szentgotthárd határában volt. A haderő a *Mi-8*-asok mellé a későbbiekben erősítésként *Mi-2*-eseket is rendelt.¹⁹⁶ A belügyminiszter államtitkára 1982. májusában intézkedett a befelé irányuló légtérsértések esetén a hatékonyabb jelentés-továbbítás és a felderítő-elfogó repülések szervezéséről, továbbá meghatározta az érintett rendőri szervek és rendőrszolgálatok feladatait is. (Ezzel egy időben a *BM Országos Rendőr-főkapitányság Légirendészeti Parancsnokságának* a külföldi polgári légijárművek repülésének engedélyezéséhez kapcsolódó feladatait a *BM Országos Rendőr-főkapitányság Igazgatás-rendészeti Csoportfőnökség Külföldiek Ellenőrző Osztálya* vette át. Ennek célja az volt, hogy „nemkívánatos külföldi személyek” engedélyt ne kaphassanak a magyar légtérbe történt berepülésre.)¹⁹⁷ A légi járőrözés több eredményt is elért az 1980-as évek folyamán. Példának okáért, a Jánossomorján állomásozó forgószárnyas légijármű 1985. július 29-én Fertőszentmiklós térségében leszállásra kényszerített egy magyar légtérbe betévedt osztrák sportrepülőgépet.¹⁹⁸ A nagy felületen nádassal borított Fertő-tó térségében, a légi járőrözés révén szintén több eredményt értek el az Ausztriába gyalogosan, úszva szökni kívánó személyek felkutatásában, valamint – a fedélzeten szállított határőrök révén, esetenként – azok elfogásában is.¹⁹⁹ Azonban a helikopterek jelenléte ellenére, a légi járőrözés bevezetését követően is sikerült alkalmanként Ausztriából érkező repülőgéppel külföldre szöknie akár családnak is.²⁰⁰ Ausztriából Magyarországra, alacsonyan berepülő és előre megbeszélt helyen leszálló sportrepülőgépek segítségével, majd még 1989. első kétharmadában is két alkalommal sikeresen csempészték ki keletnémet állampolgárokat.²⁰¹ A világpolitika és a magyar külkapcsolatok

¹⁹⁶ > 0011/1981. HM-BM. közös pcs. ; CSENDES Mihály ; Egy osztrák sportrepülőgép megsértette a magyar ... ; *Mi-8 életképek.* ; NAGY József

¹⁹⁷ > 4/1982. BM. átitk. int.

¹⁹⁸ > CSENDES Mihály ; Egy osztrák sportrepülőgép megsértette a magyar ...

¹⁹⁹ > LENGYEL

²⁰⁰ Ausztria felől, 1982. május 22-én délután berepülő *PZL-104 Wilga* kisrepülőgép Ják település északkeleti határában, egy mezőgazdasági területen leszállt, ahol fedélzetére vett egy kelet-német házaspárt két kiskorú gyermekével. A légijármű vezetője utasaival együtt a falu, majd a magyar műszaki zár és államhatár felett elhaladva sikeresen visszatért osztrák terület fölé. A be- és kirepülést magasfigyelőből észlelő határőrök, és a földetérést megfigyelő jáki lakosok azonnal jelentették az eseményeket. A szöktetést a gyerekek egyik, nyugatnémet állampolgárságú nagyapja szervezte és fizette, aki feleségével a Ják és Balogunyom közötti közúton a helyszínen is segédkezett. Őket – személygépkocsijuk forgalmi rendszámának ismeretében – az Ausztriába történő visszatérés során állították elő embercsempészség miatt. (A kisrepülőgépet szokásos költségeken felül, külön díj ellenében egy saarbrückeni nyugatnémet vállalkozó biztosította és vezette.)

> HALÁSZ Kálmán: Repülés engedély nélkül. ; Határsértők – repülőlöv.

²⁰¹ > ZSAK: Mindennapos elfogások.

változásával, a légi járőrözéseket már 1987-ben készenlétre változtatták, majd 1989. szeptember 1-jével ezt is megszüntették.²⁰²

A légi határforgalom ellenőrzése az új, Ferihegy 2 utasforgalmi épület megnyitását, 1985. őszét követően

Az UVATERV két építész, dr. HERCZEGH Károly és dr. JAKLICS Ervin vezette munkacsoport által tervezett **Ferihegy 2 utasforgalmi épület** ünnepélyes átadására – magyar kormánytagok és állampárti vezetők, valamint az osztrák külügyminiszter jelenlétében – 1985. október 28-a délután került sor.²⁰³ Az új utasforgalmi épületnél immár hat utashíd révén, közvetlenül a homlokzat előtt várakozó repülőgépekbe végezték a be- és kiszállítást. A nyolc külső repülőgép-állóhely és a terminálépület között autóbuszok szállították az induló és érkező utasokat. A hat utashíd kiszolgálására rendelt hat beszállító-kaput saját, üvegfallal / -ajtókkal elválasztható helyiségén keresztül lehetett elérni. Továbbá a tranzit terület két szélén egy-egy ugyanilyen elkülönített váróterem volt, csak a buszos beszállításra váró utasok részére is. (XXII. sz. melléklet)

Az utasforgalmi épület megnyitása előtti két hétben a *Budapesti FEP* egy 8–10 főt kitevő csoportja már szolgálatot látott el, hogy a határőrök megismerkedjenek a terminál utas-útvonalaival és a szolgálati személyek közlekedési módjaival.²⁰⁴ Az új terminálépület átadását megelőző utasforgalmi próbára még 1985. október 24-én sor került, amelyhez a *MALÉV* több *Tu-154*-es repülőgépét is igénybe vették.²⁰⁵

Ferihegy 2 utasforgalmi épület forgalmának megnyitása november 1-jén hajnalban történt meg, ekkorra a *MALÉV* kiszolgáló eszközeit és személyzetét áttelepítették oda. Az első utasok a magyar légitársaság Budapest–Szófia járatával valamivel 07:00 előtt indultak, míg az első érkezők a Thesszaloniki–Budapest járatral 08:00-kor szálltak le. Az új terminál csak a *MALÉV* járatainak kiszolgálásával kezdte meg működését, annak Budapest–Párizs járata kivételével, amely továbbra is az 1-es utasforgalmi épületet vette igénybe, akárcsak a külföldi vállalatok repülőgépei is.²⁰⁶ Szükség esetén az immáron 1-es terminál néven megjelölt „rég”i” épület, és az új között belső buszok szállították az átszálló utasokat, akik nem-*MALÉV* járatról érkezve *MALÉV* járatral, vagy fordítva kívántak továbbutazni. Ferihegy 2 az átadás szerinti állapotban óránként akár ezer, évente 2–2,2 millió fő kiszolgálására volt kialakítva; ennek megfelelően az 1986-os forgalom még csak átlagosan 60 %-os telítettséget eredményezett. (Az új le szállópálya, majd az új forgalmi épület átadását követően, 1986-ban kezdődött meg a régi leszállópálya és gurulójútjainak felújítása, valamint immár tengelyfény-rendszerének beépítése.)²⁰⁷ Míg Ferihegy 1-en az 1990-es évek legelejéig továbbra is működött a

²⁰² > NAGY József

²⁰³ > G. G. ; Fogad és indít az új ferihegyi légikikötő.

Csak a Ferihegy 2 terminál építési költsége 657 millió osztrák schilling, azaz megközelítőleg 1,708 milliárd akkori magyar forint volt, amelyet osztrák hitelből fedeztek. A magyar állam ezt annak ellenére meg tudta szerezni, hogy az osztrák kormány a bécsi repülőtér vetélytársát látta a kibővülő budapesti légi kikötőben. A teljes ferihegyi fejlesztés, beruházás 10 milliárd forintba került. Még 1985. februárjában is a pályázati kiírásban szereplő 1985. augusztus 31-e volt a tervezett átadási határidő, amely végül október végére tolódtott ki.

> G. G. ; Ferihegyi rekonstrukció. ; Fogad és indít az új ferihegyi légikikötő. ; Vienna set to compete for passengers. ; WANATKA: Ferihegyi látnivalók – földközlekedés.

A *MALÉV* beruházása részeként, 1983-ban kezdtek hozzá a százhalombattai közlekedési kőolaj-finomító kerozintárolója és a ferihegyi üzemanyag-tároló közötti 45 kilométeres földalatti vezeték megépítéséhez. Ez már 1984. őszétől részlegesen üzemelt, tehermentesítve az addigi vasúti tartálykocsis szállítást.

> Ferihegyi rekonstrukció.

²⁰⁴ > [GÁL Ferencné c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

²⁰⁵ > ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-154*.: 14. p.

²⁰⁶ > G. G. ; Fogad és indít az új ferihegyi légikikötő.

²⁰⁷ > BERKES ; Ferihegyi rekonstrukció. ; SZÉKELY Domokos

nemzetközi váróteremből nyíló tranzitszálloda – igaz, akkor már csak néhány szoba állt az átutazók rendelkezésére –,²⁰⁸ addig Ferihegy 2-n ilyet már nem alakítottak ki.

Az új utasforgalmi épület jelentős utas- és járatmennyiséget vont el Ferihegy 1 termináltól: a *MALÉV* teljes forgalmát. Ez – az 1986. évi forgalmat tekintve – közel 1,2 millió fő csökkenést jelentett ott, ahol így már „csak” 980 ezer utast szolgáltak ki (az 1974. évben volt közel azonos érték). Az ellenőrzött személyek aránya ezzel 55,6 % volt Ferihegy 2-n, míg Ferihegy 1-en 44,4 %; a következő évek során a különbség csekély mértékben, de nagyobb lett.

Ferihegy 2 utasforgalmi épületből induló utasok a 20 jegykezelő pult valamelyikénél megkapták az adott járatra szóló beszállókártyájukat, s az úti célnak megfelelő poggyászcímkével látták el a repülőgép csomagterében szállítandó bőröndjeiket. Ekkor az utazó a jegykezelés mögötti asztalkához, a vámvizsgálathoz lépett, ahol mind a kézi csomagokat, mind a feladandó bőröndöket egyaránt vámellenőrzésnek vetették alá. Ha kifogás nem adódott, akkor a légijármű csomagterébe küldendő poggyászok a futószalagon, alagútba befutva lejutottak a poggyászkezelő csarnokokba. Az utas ezt követően a kiléptető útlevélkezelő fülkékhez sétált. E fülkesor két részre volt osztva, oldalanként 8–8 munkahelyet (4–4 fülkepárt) biztosított a határőröknek. A fülkékben az útlevélkezelők az utasok menetirányára merőlegesen ültek, az átjárók redőnnel voltak lezárhatóak az utascarnok felőli oldalukon. Az úti okmány ellenőrzését követően került sor az utasok biztonsági ellenőrzésére a négy, fémkereső-kapuvál és poggyászátvilágító készülékkel ellátott munkaállomás valamelyikén. Az országból kiléptetett utasok ezután már a nemzetközi várócsarnokban tartózkodtak járatuk indulásáig. Innen a repülőgépet a hat utashíd, vagy annak tövénél áttérve, az egy szinttel lejjebb várakozó buszokkal érthették el. Az utasforgalmi épülethez **érkező repülőgép utasai** az utashídon és annak saját lépcsőházán keresztül az épület földszinti belépő szintjére érkeztek, míg a külső gépállóhelyektől buszok szállították oda őket. A belépni szándékozó személyek a középső csarnok belső részénél húzódó határőr fülkesornál, 12 munkahely révén estek át az útlevél-ellenőrzésen. (A vízumkiadó ablak az útlevélkezelő fülkesor előtt, annak délnyugati oldalában volt kialakítva; a határőrségi átkelőhely-ügyleti helyiség az épület érkező szintjén, a délnyugati épületszárnyban volt elhelyezve majd egészen 2007. december utolsó napjáig.) Azt követően, poggyászaik felvétele után a 10 vámfolyosónál, a vámvizsgálaton keresztül haladtak át az érkező utasok a nyilvános váróteremig.²⁰⁹ A *MALÉV*-járatra **átszálló utasok** az útlevélkezelő fülkesor előtti *MALÉV* pultnál intézhették esetleges továbbúti jegyeiket. Innen, az ez mögött található központi lépcsőházban vagy két liften az induló szintre mentek fel, ahol egyből átszálló útlevél-, majd utasbiztonsági ellenőrzésen estek át. Ezt követően az induló járatuknak megfelelő beszállító-kapun keresztül érték el repülőgépüket. A külföldi légitársaságra átszállókat busszal vitték át Ferihegy 1-re. Azokat a Ferihegy 1-re megérkező átszálló utasokat, akiknek a továbbúti járata majd Ferihegy 2-ről indult, az érkező határterületről a forgalmi előtérben várakozó buszhoz kísérték, majd az átfuvarozta őket a *MALÉV*-et kiszolgáló utasforgalmi épület érkező szintjéhez. Onnét az első emeletre felsétálva, az ott lévő útlevél- és utasbiztonsági ellenőrzésen keresztül jutottak az induló várótermekbe.

A *BM Határőrség* a hegyeshalmi határátkelőhelyen 1984-ben vezette be a **gépi adatkeresés** újabb, a korábbinál korszerűbb változatát. A próbaidőszakot követően, már ezt telepítették az új ferihegyi utasforgalmi épületbe, a *Ferihegy-2 FEP*-re is,

²⁰⁸ > [MISÁNYI Ágnes c. r. ftzls. és NAGYNÉ MORVAI Gyöngyi c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

²⁰⁹ > Ferihegy 2. ; [A *MALÉV* korabeli menetrendjeinek térképmellékletei alapján.] ; [KURUCZ Imre c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

1985. végén.²¹⁰ (Ez *Ferihegy-1 FEP*-en majd csak négy év múlva került alkalmazásra.) Ennek alapját egy zárt láncú televízió-hálózat képezte. Az útlevéltelkező fülkében a vizsgált úti okmány személyes adatokat hordozó oldalait kinyitva, az asztalba épített vízszintes üveglapra kellett fektetni, amely mögött egy kamera került elhelyezésre. Utóbbi élőképével továbbította az okmánylapok képeit az elkülönített teremben lévő képernyőre, ahol az így leolvasott adatokat a polgári alkalmazott „terminálkezelők” már számítógép segítségével priorálták (azaz adatbázisban kerestek találatot). A nyilvántartásban szereplők és a határt átlépők adatait immár mágnesszalagos tárcsákon rögzítették, tárolták. A terminálkezelők az útlevéltelkezőnek, a keresés eredményének megfelelő színű lámpával, jelzéssel jelezték vissza, hogy lapozni, illetve várni szükséges, valamint azt, hogy az utas a nyilvántartások szerint átléptethető, vagy további intézkedést kell kezdeményezni. A hatékonyság érdekében, egy belső telefonvonal is rendelkezésre állt a terminálkezelő munkaállomás és az ahhoz tartozó útlevéltelkező-fülke között.²¹¹ Később már két útlevéltelkező fülke élőképét ellenőrizte egy terminálkezelő, fülkénként egy-egy televíziókészülék révén. A visszaellenőrizhetőség okán a terminálkezelő azonosító kódját a priorálást kérő útlevéltelkező az utas be- és kiutazó-lapjára felvezette. A belépő határterületen a nyolc fülkében lévő 16 munkaállomásból csak a középső négy pár (a 3-as, 4-es, 5-ös és 6-os fülkék) rendelkezett számítógép-terminál kapcsolattal, míg a szélsők (az 1-es, 2-es, illetve a 7-es és 8-as) nem. Utóbbiakban a priorálást papír alapú kigyűjtőkből végezték, az átlépők adatait pedig a be- és kiutazó-lapokról utólagosan rögzítették. A belépő területen a 12 munkaállomásból szintén a középső négy pár rendelkezett távkapcsolattal.²¹²

{ Nemzetközi kitekintés. } Az útlevéladatok okmányból történő automatikus kiolvasására már 1968-ban bemutatásra került egy fejlesztés; a mágnesscíkről bevitt adatokat már számítógép ellenőrizte a nyilvántartásokban.²¹³ Ez akkor végül a nyugat-európai országokban sem került bevezetésre; a fejlesztések végül más módon érték el a határátkelőhelyeken átlépő utasok adatainak gyorsabb keresését, feldolgozását. A nagy nyugatnémet légi kikötőkben 1973. tavaszán, a francia főváros Orly repülőtérének határforgalom-ellenőrző hatósága 1975-ben tért át a kartonokból történő adattári keresésről a számítógép alapú feldolgozásra, amely esetében a rendszer az üveglapra helyezett úti okmány képét az adatfeldolgozó helyiségbe továbbította, s ott külön személy gépirással vitte be számítógépbe a keresendő adatokat.²¹⁴ Azonos módon, mint majd az egy évtizeddel később a *Budapesti FEP* Ferihegy 2 határátkelőhelyén is történt. Az első, önálló feldolgozásra képes, számítógéppel összekötött útlevéltelkező készüléket brit hatóságok, a London-Heathrow repülőtérén, 1983. áprilisában helyezték végleg-

²¹⁰ > NAGY József: A magyar határőrizet változásai 1958-1990.

²¹¹ > BENCsik: Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron, 1945–1989. ; [MISÁNYI Ágnes c. r. fítlés., NAGYNÉ MORVAI Gyöngyi c. r. fítlés. és PATAKINÉ BALÁZS Rita c. r. fítlés. adatközlése alapján.]

²¹² > [H. A. adatközlése alapján.]

²¹³ Az elektronikus adattárolásban egyre fejlettebb nyugat-európai vállalatok közül elsőként egy francia próbálkozott meg az útlevelek fejlesztésével. Az 1968-ban bemutatott műanyag kártya alapú kísérleti példány mágneses sávjaíróról, olvasóeszköz segítségével lehetett bevinni a számítógépbe a kívánt adatokat, mellőzve a még gyakorta kézzel kitöltött útlevelekből kiolvasott adatok lassabb, géppel történt beírását. A kezdeményezést az IATA is támogatta, tekintettel arra, hogy a légiközlekedésben egyre többen utaznak, s a beszállás előtti ellenőrzések idejének lerövidítése, vagy legalábbis a növekvő forgalom ellenére is szinten tartása igen fontos volt a légitársaságoknak. A határforgalom-ellenőrző hatósági személynek a fényképpel kellett összevetni az okmányt átdadó személyt, míg a számítógép a kiolvasott adatokat vetette össze az adatbázissal. Kétségtelenül, annak hiánya, hogy a határátlépések megtörténtét rögzítő átléptető-bélyegző- és a beutazásokat engedélyező vízumbélyegző-nyomlatok elhelyezése a kísérleti példányoknak nem voltak okmánylapjai, hátráltatta a korszakban az ilyen, kártya kialakítású úti okmány bevezetésének lehetőségét. Végül e fejlesztést nem követte rendszerbe állítás, és a bő egy évtizeddel későbbi nemzetközi szabványosítás is más irányban történt.

> Korszerű útlevéltel. ; [Szerkesztőségi közlemény, 1968.07.06.]

²¹⁴ > Személyazonosság – pillanatok alatt. ; Útlevéltel-ellenőrzés számítógéppel.

ges üzembe. (Az ICAO 1980. évi szabványa szerint, az első, gépi olvasásra alkalmas adatsorokat tartalmazó útleveleket 1981. februárjában az Amerikai Egyesült Államok kezdte meg kiállítani, Ausztrália 1984-ben, míg az Egyesült Királyság csak 1988-tól tette ezt, Magyarországon pedig 1992-től volt ilyen az útlevél.)²¹⁵

A repülőtéri utasforgalom határellenőrzésének részét továbbra is képezte az induló járatok beszállító-kapuinál az utószűrés. A feladatot továbbra is kizárólag hivatásos állományú határőr tiszthelyettes láthatta el. Tevékenysége során mind a beszállókártyát, mind az úti okmány területi érvényességét vizsgálta, valamint azt, hogy az utas átesett-e a budapesti útlevél-ellenőrzésen. Érkező járatok esetében előzetes úti okmány ellenőrzésre nem került sor, azokat csak az útlevélkezelő fülkéknél vizsgálták.²¹⁶

Ferihegyen, a **vízumkiadói feladatot** a *Budapesti FEP* hivatásos határőrei látták el, azonban azt 1985-től 1992-ig arra kiképzett és kinevezett polgári alkalmazottai hajtották végre. Az átkelőhely-ügyeletes alárendeltségébe tartozó, 24 órás szolgálatokban dolgozó egyetlen vízumkiadó személy távbeszélő-kapcsolatban állt a *KEOKH* ügyeletével. A vízumok egy részét (például az arab országok állampolgárainak kiadandókat) engedélyeztetni kellett, azonban számos állam útlevelébe (például az európai tőkés országokéba) saját hatáskörben adhattak beutazási engedélyt. Egy-egy nap folyamán átlagosan 100–150 vízumot is kiadtak, a legforgalmasabb időszakban ez akár a kétszázat is elérte az 1980-as évek második felében. A vízumdíjat az *IBUSZ* belépő határterületen lévő pultjánál kellett az igénylőnek befizetni, ahol fényképező-automata is rendelkezésre állt, hogy az igénylő a kérelméhez csatolhassa a kettő fényképét. A vízumkiadói jogkört 1992-ben az átkelőhely-ügyeleteshez rendelték.²¹⁷

Majd az 1987. év három nyári hónapjában az államhatárt átlépő utasok száma a két repülőtéri utasforgalmi épületben már 820 ezer fő volt, azaz hetente átlagosan 60 ezer utas. Ez napi kilenc ezernél is több személy és úti okmányának, poggyászáinak ellenőrzését jelentette. A *Budapesti FEP* személyzetéből megközelítőleg $\frac{1}{3}$ -uk Ferihegy 1 határátkelőhelyen, $\frac{2}{3}$ -uk pedig Ferihegy 2-n teljesített szolgálatot.²¹⁸

Az új utasforgalmi épületegyüttesben, Ferihegy 2-n, a *Rendőrség* és a *Vám- és Pénzügyőrség* ottani helyi szervének vezetése és irodái annak „F” szárnyában (déli melléképület), a második emeleten kerültek elhelyezésre. Ugyanezen irodaépület alagsorában (a Vecsés felőli oldalán lévő helyiségekben) került elhelyezésre a *BM Határőrség Budapesti FEP-jének* számítógépes terme (ún. „terminál”-ja) is, ahol az útlevélkezelő fülkék élő kamerafelvételei alapján priorálták az utasok úti okmányait. A *Budapesti FEP* törzsének irodái továbbra is Ferihegy 1 utasforgalmi épületben voltak.

Az új utasforgalmi épület átadása a szolgálatot ellátó **útlevélkezelő és biztosító állomány megosztását** tette szükségessé. Ebből adódóan a *Budapesti FEP* állománytáblájának beosztásait jelentősen kiegészítették, azon 1985-től 100 hivatásos és 292 sorállományú határőr mellett már 89 kinevezett polgári alkalmazott is szerepelt. E létszám már magában foglalta a vezetői törzs mellett a különböző háttérfeladatok (pénzügyi-

²¹⁵ > CONNOR ; LOIS

²¹⁶ > [NÉMETH Tibor c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

²¹⁷ > [GÁL Ferencné c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

A ferihegyi határőr szervezeti elem 1972-ben 32.877 be- vagy átutazásra jogosító vízumot adott ki légi határátkelőhelyen. A légi forgalom növekedésével a vízumkiadások száma is nőtt: 1974-ben 36.394-et, 1979-ben 40.520-at, 1984-ben 52.014-et adtak ki (ekkor ez napi átlagban meghaladta a 142 vízumot, azonban a hét különböző napjai és az év egyes hónapjai jelentősen eltérhettek egymástól), 1989-ben pedig már 91.864 került útlevélbe. Majd az 1990-es vízumentességi megállapodásokat követően e számok jelentősen visszaestek: 1991-ben 9.302, 1994-ben már csak 3.268 vízum került kiadásra.

> FÁBIÁN Gyula ; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

²¹⁸ > CSÉCSEI

anyagi, politikai, kiképzési, logisztikai, híradó, stb. szakterületek) ellátására létrehozott szervezeti elemeket is.²¹⁹ A nagyszámú polgári alkalmazott túlnyomó többsége operátori és terminálkezelői feladatot látott el. A 2-es utasforgalmi épületben létrehozott Budapest II. határátkelőhely határőr állománya a kezdeti időben továbbra is azonos szervezeti egység alá tartoztak az 1-es terminálon dolgozókkal. A tényleges útlevélkezelői feladatokat sorállományúak hajtották végre, a másodlagos ellenőrzéseket, az intézkedéseket hivatásos tiszthelyettesek és tisztek irányították, hajtották végre. A be-, illetve kilépő határterület terület-ügyeletési feladatokat, akárcsak az átkelőhely-ügyelet vezetését főtiszt (esetleg tiszt) rendfokozatú, illetve beosztású személyek látták el. A FEP vezetése továbbra is Ferihegy 1 helyiségeiben dolgozott.²²⁰ A Budapesti FEP továbbra is a BM Határőrség Országos Parancsnokságának alárendeltségében, annak Határforgalmi Osztálya közvetlen irányítása alatt működő szerv, immár magasabb egység volt.²²¹ A ferihegyi egység parancsnokságát 1989-ben a parancsnoki vezetés, a törzs, a politikai osztály és a pénzügyi-anyagi osztály alkotta. Ez alá rendelték a törzs szakaszt és a két határforgalmi századot.²²² A ferihegyi FEP parancsnoka 1989. május 31-ig NYÍRI Lajos határőr ezredes volt. (A BM Határőrség 1989. májusi országos összlétszáma 3.148 hivatásos tiszt, zászlós és tiszthelyettes, valamint 14.191 sorállományú határőr és 1.602 polgári alkalmazott volt. Ez csak csekély mértékben haladta meg az 1985. júliusi adatokat, amikor 18.176 fő volt az összlétszám.)²²³

A BM Határőrség folyamatosan növekvő létszámú ferihegyi egységét a „D”-porta melletti barakképületből az 1980-as évek közepén átköltöztették a Vecsés felé közelebb eső – a volt homokbánya, akkor már tűzoltóvíz-tározó tó szomszédságában lévő – kettő téglapépületbe. A lapostetős, háromszintes hosszú lakóépület és a kisebb, kétszintes épületet 1941. és 1942. között emelték, amelyek majd 1943-ban a Repülőkísérleti Intézet telephelyének „osztály-”, illetve legénységi épületei lettek. (Elsősorban a háborús bombázások okozta károk miatt a többi épületet, köztük a korábbi parancsnokit, a kettős hangárokat, a félkész új legénységi épületet, illetve a régibb legénységi épület északi szárnyát 1950-re elbontották.) Az 1950-es évektől, ezekben a MALÉV komfort nélküli munkásszállása, ideiglenes lakásai kaptak helyet.²²⁴ Ide a Budapesti FEP sorállományú biztosító határőreit 1985-ben költöztették át a „D”-portától, és ideiglenesen a két téglapépület közül az („A” betűvel jelölt) nyugati épületbe helyezték el őket. A

²¹⁹ > [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

²²⁰ > [NAGYNÉ MORVAI Gyöngyi c. r. ftzls. és NÉMETH Tibor c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

²²¹ > 10–292/1969. nyt. sz. ; 10–334/1970. nyt. sz.

²²² > NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

A ferihegyi határőr egységnél továbbra is működött az MSzMP Budapesti FEP Bizottsága, a KISz Budapesti FEP Bizottsága és a Közalkalmazotti Szakszervezet Budapesti FEP Bizottsága.

²²³ > CSÉCSI: 77 évet élt. ; NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és ...

²²⁴ > A Magyar Királyi Honvéd Légierő Repülő Kísérleti Intézetének épületei. ; [H. R. A. adatközlése alapján.] ; [Az 1940-es és 1960-as évek között készült légifénykép-felvételek alapján.] ; [Dr. MOYS Péter 1961-ben készített fénykép-felvétele alapján. Web: <http://www.repulumuzeum.hu/ARCHFOTO/HA-LIS/HA-LISSteljes.htm> (megtekintve: 2016.08.19. 23:00)]

Az épületek a MALÉVes időkben kapták a „Kocsedó” nevet (tekintettel a rossznak tartott lakhatási körülményekre). A „Kocsedó” név eredete az 1950-es évekre nyúlik vissza, amikor a koreai háború időszakában, a Koreai-félsziget déli partjainál fekvő Koje-do (Geoje-do; kiejtése: Kodzse-do) nevű szigeten, az ENSZ Főparancsnokság utasítása alapján az amerikai és dél-koreai haderő hírhedt és zsúfolt fogolytáborot tartott fent a fogságba esett észak-koreai katonák elhelyezésére.

> KIS: 185. p. ; OSVÁTH

A „Kocsedó” elnevezés a korábbi ottlakóktól, repülőtéri dolgozóktól átkerült a ferihegyi határőrségi köznyelvbe, ahol változatlanul fennmaradt, egészen a 2000-es évek középső harmadáig (e megnevezés helyét akkorra a Budapesti Határőr Igazgatóság rövidítése, a „béhát” [BHI] vette át). (A távolsági és budapesti helyi autóbusz-hálózat itt elhaladó vonalának megállója is közel másfél évtizedig a „Kocsedó” nevet viselte. Az elnevezés e ferihegyi helyszínre még 2017-ben is felbukkant a Közbeszerzési Hatóság hivatalos értesítőjében közzétett eljárás eredményről.)

keleti, hosszú, háromszintes („B”-vel jelölt) épületbe valamennyi, sorállományúakkal feltöltött határőr alegységet – segéd-útlevélkezelőket, biztosító századot és a törzsszakszt – 1986-ban költöztették be, immár végleges körletként.²²⁵

A budapesti légi határátkelőhelyen a **terminálkezelő és az operátor beosztások** 1985-ben, a ferihegyi gépi adatkeresés bevezetésekor kerültek rendszerezésre. A Ferihegy környéki (ide értve még a monori) középiskolákból toborzott fiatal nők képzését még 1984-ben megkezdték, s mire a rendszert felállították, addigra a szükséges létszám a rendelkezésre állt. Az operátori beosztást ellátó polgári alkalmazottak (döntően nők) 24 órában voltak vezényelve (közte 48 óra pihenőidővel), s összesen 5 fő látta el ezt a feladatot *Ferihegy-2 FEP*-en. A szintén polgári állományú terminálkezelők délelőtti (06–14 órai) és délutáni (14–22 órai) szolgálatban jártak dolgozni. A gépterembe belépésre jogosult operátorok részére, a számítógépek érzékenysége miatt gumitalpú fapapucsot és fehér köpenyt biztosítottak (várandósoknak zöldesbarna textilből egyedi fazonú ruhát) formaruhaként. Az operátorok feladata a mágnesszalagon tárolt nyilvántartások adatainak frissítése volt; a terminálkezelők egy részét három hónapos tanfolyamon átképezték operátorokká.²²⁶ Az esetleges számítógép-leállás vagy áramszünet idejére továbbra is elkészítették a papír alapú nyilvántartást (kigyűjtőket), amelyet az operátorok időről-időre újranyomtattak, a köztes időszakban pedig tollal, kézírással rögzítették a változást. (Ez az eljárás majd egészen a 2000-es évek közepéig fennmaradt.) A polgári alkalmazottak mellett a távgépírói feladatot továbbra is sorállományú határőrök látták el, akiknek a szolgálati helyisége a gépterem folyosójáról nyílt.²²⁷

Az érkező és átszálló utasok **vámvizsgálata** az 1980-as években is számottevő feladat volt a *Vám- és Pénzügyőrség* ferihegyi munkatársai részére. Az egyes viszonylatokból (így például Isztambul vagy Dubai felől) érkező járatokról belépők jelentős hányada poggyászái tartalmának elvámolására jelentkezett a „piros” folyosónál. Az ilyen időszakokban nem volt ritka a sorokban történt másfél, sőt, akár kétórás várakozás sem. Az országba befelé már elsősorban különböző műszaki cikkeket, valamint továbbra is nagy értékű tárgyakat és ékszereket kíséreltek meg néhányan becsempészní.²²⁸ Az elsősorban Nyugat-Európa repülőterei felé átszálló utasok által, az 1970-es évek első harmadában jelentősebb számban felfedett kábítószer-csempészség kísérlete az 1970-es évek végére jelentősebben csökkent, akárcsak az évi összes elfogott mennyiség is. Azonban még alkalmanként előfordult nagyobb mennyiség egyszerre történő csempészségi kísérlete. Az ilyen esetek felderítéséhez a repülőtéren továbbra is rendelkezésre álltak kábítószer-kereső kutyák.²²⁹ Az 1980-as évek második felében már csak évi 5–8 kábítószer-csempészségi kísérletet fedtek fel, akkor is általában kis mennyiségben kerül elő a tiltott anyagból. Ez a bűncselekmény akkorra, az 1970-es évek első

²²⁵ > [H. B. adatközlése alapján.]

²²⁶ > [GÁL Ferencné c. r. ftzls., MISÁNYI Ágnes c. r. ftzls., NAGYNÉ MORVAI Gyöngyi c. r. ftzls. és NÉMETH Tibor c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

²²⁷ > [MISÁNYI Ágnes c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

²²⁸ Több esetben is előfordult, hogy képmagnót a darabjaira szétszedve kívántak átjuttatni a repülőtéri vámellenőrzésen, de arra is volt példa, hogy eredeti gyári csomagolásában kísérelték azt meg. Több esetben is felfedésre került nagyobb darabszámú kvarcórák becsempészségi kísérlete. Utóbbi közül az egyik legnagyobb darabszámot érintő esetben, kiviteli nyilatkozat alapján Magyarországra visszahozott, de immár belső alkatrészeitől megfosztott rádiósmagnóból közel 90 db kvarcóra került elő.

> FALUS: Vámvizsgálat Ferihegyen. ; FEJÉR Gyula: A nyüzsgő Ferihegyről.

²²⁹ > FALUS: Vámvizsgálat Ferihegyen. ; Róth csak a vizsgálat lezárása után nyilatkozik. ; SERÉDI ; ZSALAKÓ

Nagyobb mennyiségű, 25,5 kg hasist fogtak el a budapesti repülőtéren 1979. közepén, egy átszálló utas feladott poggyászában. Egy másik esetben, 1982. körül egy Közel-Keletről indult, Ferihegyen keresztül Amszterdamba utazni kívánó személynél 14 kg marihuánát találtak a magyar pénzügyőrök.

> FALUS: Vámvizsgálat Ferihegyen. ; ZSALAKÓ

kétharmadához képest, az elkövetők számát és a szállított csempészáru súlyát tekintve, lényegében minimálisra csökkent.²³⁰ Az érkező utasok mellett az indulók továbbra is gyakran tételes vámvizsgálaton estek át. A kiléptető vámellenőrzés során elsősorban a magyar és külföldi fizetőeszközökhöz, valamint külföldre vinni szándékozott tárgyak értékhatár feletti engedélyeztetéséhez kapcsolódó szabálysértéseket és bűncselekményeket fedtek fel a pénzügyőrök. Egy jelentős összegű deviza-bűncselekményre derítettek fényt a ferihegyi pénzügyőrök az 1980-as évek elején, egy magyar nő 177 ezer forint értékben²³¹ kívánt készpénzt átcsempészni a határon. A ferihegyi repülőtér az ilyenek egy részére a *Vám- és Pénzügyőrség* munkatársai által végrehajtott utasbiztonsági ellenőrzés során derítettek fényt.²³² A repülés- és utasbiztonsági ellenőrzéshez 1982. végétől négy, a Német Szövetségi Köztársaságban gyártott **poggyászátvilágító röntgenkészülék** állt rendelkezésre. Ezek a korának legkorszerűbb berendezései közé tartoztak, amelyek élőképes képernyőjének képsorát egy gomb lenyomásával vissza lehetett nézni, s az anyagsűrűség szerint 265 szürkeárnyalatban kivetített képet akár négyszeres nagyításban is meg lehetett vizsgálni. Egyes, indokolt esetben az átvilágító-berendezéssel történő ellenőrzés helyett kézi átvizsgálást alkalmaztak. Az utasok, miután az előző készülék gumi futószalagjára helyezték kézi poggyászukat, áthaladtak a fémérzékelő mágneskapun. Annak jelzése esetén már az 1980-as évek elejétől rendelkezésre állt egy kisebb kézi vizsgáló készülék. A Ferihegy 2-es utasforgalmi épületben, a 1985. novemberi megnyitásakor, a régi épületből az újba telepítették át a nyugatnémet gyártmányú, *Heimann Hi-Scan 6040 TS* átvilágító készülékeket. Ekkortól Ferihegy 1-en kézzel végezték a kézipoggyászok utasbiztonsági ellenőrzését. A két terminálon dolgozó pénzügyőrök egy közös szervezeti elem, a *VP Fővárosi Parancsnokság 2. számú (ferihegyi) Vámhivatalon* belül végezték feladatukat, egy ügyeleti szolgálat által irányítva azt. Az utasforgalom alakulásának és a napi létszámhelyzet függvényében, szükség esetén a nap egyes szakaszában néhány pénzügyőr átcsoportosításáról intézkedtek. A *2. számú (ferihegyi) Vámhivatal* szervezetileg egy századot alkotott, amelyet szakaszokra tagoltak, részben feladatellátás szerint. Az 1985. őszi 100 főt kitevő ferihegyi vámhivatali létszámot, Ferihegy 2 utasforgalmi épület átadásával egy időben, 60 fővel megerősítették. A végrehajtók átlagéletkora addig megközelítőleg 25 év volt. A vámellenőrzést végző állomány az 1980-as évek közepén 24 órás szolgálatokba volt vezényelve, amelyet 48 óra pihenőidő követett. **A Ferihegy 2 terminál érkező vámellenőrzését** összesen akár tíz vámpultnál is végezték. A „piros” és „zöld” folyosók arányait az adott időszak, az érkező járatok függvényében változtatták. Így a korábbi, egyes járatok érkezést követő jelentősebb várakozási időt, amely 1985-ig Ferihegy 1-en jellemző volt, immár általában fél, esetenként háromnegyed órára tudták mérsékelni.²³³ A ferihegyi vámhivatal és munkatársai, 1987. folyamán befelé irányuló csempészség és vámszabályok egyéb megsértése miatt 229 személlyel, devizasabályok kisebb-nagyobb súlyú megsértése miatt 483 utassal szemben kezdeményeztek eljárást

²³⁰ > MTI: Csak „megröntgenezett” csomagok ...

²³¹ A 177 ezer forint az akkori magyarországi havi bruttó átlagbérek a 36-szorosa volt!

²³² > FALUS: Vámvizsgálat Ferihegyen. ; Róth csak a vizsgálat lezárása után nyilatkozik. ; SERÉDI ; ZSALAKÓ

Az 1980-as évek első felében volt rá példa, hogy a röntgenkészülék mutatta ki a vámvizsgálaton már átesett személy kézipoggyászában a csempészni kívánt, kenyérbe süttöt arany ékszer, vagy sült húsba, illetve paprikába rejtett készpénzt.

> SOMFAI

²³³ > FALUS: „Röntgenkép” a monitoron. ; FALUS: Vámosokkal Ferihegyen. ; FALUS: Vámvizsgálat Ferihegyen. ; FEJÉR Gyula: Ferihegy biztonsága. ; KISBALLA ; SOMFAI ; [*A Vám- és Pénzügyőrség* hirdetései 1982. februárjából és márciusából; *Népszabadság*, XL. évf. (1982) 36., 42., 53. és 61. sz. (február 12. és március 13. között) HU ISSN 0133-1752]

(utóbbiak mindösszesen 19 millió forint értékre követték azt el). Ez az elkövetők számát tekintve közel 25 %-os növekedést jelentett 1986. évhez képest.²³⁴

Az 1980-as években egyre gyakoribbá váltak FERIHEGYEN a szerződéses („charter”) vagy a különjáratok. Ezek jelentős része továbbra is a kommunista országok tengerpartjaira szállították a magyar nyaralókat, illetve ritkán ilyen államokból Budapestre is érkeztek várost néző utazók. Azonban esetenként nyugat-európai turisták is érkeztek a magyar fővárosba. Az egyik ilyen alkalommal, 1985. június 15-én érkezett Magyarországra első ízben, a korszak legnagyobb utasszállító repülőgépe is, egy *Boeing 747*-es repülőgép. A *Lufthansa* különjárata a kölni *Ford* gépkocsi-gyár 350 dolgozóját szállította látogatóba, Frankfurtból Budapestre.²³⁵ Az egyszerre érkező, majd később egyszerre induló, ilyen nagyszámú vízumkötelezett állampolgár átléptetése időigényes feladat volt, mivel mindemellett a menetrend szerinti járatok is érkeztek és indultak. Ráadásul ezt még továbbra is a ferihegyi „rég”i” utasforgalmi épületben hajtották végre az útlevélkezelők. A magyar légitársaság különjáratai között esetenként szokatlanabb útvonal is szerepelt, a megrendelő igényeinek megfelelően. Az 1987. februárjában, Cipruson tartott labdarúgó-mérkőzések kapcsán a *MALÉV*-et bízták meg a Budapest–Split–Athén–Larnaca útvonal teljesítésére, amely során a jugoszláv és görög városokban kellett a repülőgépnek magyar fociistákat a fedélzetre vennie. Végül a magyar *Tu-134*-es légijármű – a szükséges engedély hiányában – a görögországi leszállás nélkül teljesítette a járatot.²³⁶ A dél-koreai fővárosban 1988. őszén megrendezésre került XXIV. Nyári (szöuli) Olimpiai Játékokra a magyar sportolókat és kíséretüket 1988. szeptember 10-én, a *Korean Air Lines* (Párizs–)Budapest–Szöul különjáratú útvonalon közlekedő *Boeing 747*-es repülőgépe szállította, más nemzetek sportolói társaságában.²³⁷ Az 1990-es évek legelejéig – amíg nagy hatótávolságú légijárművet be nem szerzett – a *MALÉV* leghosszabb polgári utasszállító különjáratai az észak-koreai útvonalak voltak. A magyar légitársaság repülőgépei teljesítették az 1989. évi, XIII. Világifjúsági és Diáktalálkozóra kiutazó 150, döntően magyar résztvevő fuvarozását az észak-koreai fővárosba. A két magyar *Tu-154*-es Budapest–(Moszkva–Novoszibirszk–Ulánbátor)–Phenjan útvonalon repült 1989. június 29–30-án. Azonban a repülőgépek üresen egyből hazatértek, s egy hét múlva kettő üresen kirepült, hogy július 9–10-én, az ellenkező irányban hazaszállítsa a küldötteket. (A nagyjából 17 órás, közel 9 ezer kilométeres utak során, Novoszibirszkben személyzetet váltottak, akik oda előre kiutaztak.)²³⁸ A *MALÉV* eseti nem-polgári különjáratot is teljesített igény szerint. Így a HA-LCN lajstromjelű *Tu-154*-es repülőgépe 1987. június 19-én reggel Budapestről a pápai katonai repülőtérre repült át. Ott 149 katonát vett a fedélzetére, akik szovjetunióbeli hadgyakorlatra utaztak ki; a magyar polgári repülőgép Pápa–Asztrahán útvonalat repülte, hazafelé pedig Asztrahán–Budapest–Ferihegyet.²³⁹

²³⁴ > *MTI*: Csak „megröngenezett” csomagok ...

²³⁵ > FÖLDESSY: Jumbo jet a Ferihegyen. ; [VARGA László (*MTI*) fénykép-felvételének képsímetetése alapján.]

²³⁶ > Híres és Varga debütál.

²³⁷ > ZAINKÓ: Olimpiai járatok. ; [*A Magyar Televízió* 1988.09.10-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; <https://nava.hu/id/232620> (megtekintve 2019.01.17. 22:00)]

²³⁸ > Előzetes mérleg a VIT-ről. ; Elutazott a magyar VIT-delegáció. ; Hazaérkezett a VIT-delegáció. ; SÁNDOR: Fontos utasok.

A *MALÉV* a nyári csúcsidejében nem tudta biztosítani, hogy Phenjanban várakozzon a két légijármű a hazautazásig. A küldöttségek teljes utaztatási költsége Észak-Koreába, majd haza, a két *Tu-154*-es repülőgép kétszeri oda-vissza repülése miatt 16 millió (akkori) forintba rúgott.

Bár az 1970-es évek közepének Budapest–...–Hanoi útvonalai meghaladták a 10,5 ezer kilométeres távolságot, azonban azok kizárólag a nemzetközi ellenőrző bizottság (hivatásos vagy minisztériumi szolgálatban álló) tagjai utaztatását szolgálták.

²³⁹ > ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-154*.: 24. p.

A ferihegyi repülőtér be- és kilépő, valamint átszálló utasforgalma 1985-ben
 2.066.167 fő volt, amelyből csak a *MALÉV* 1.090.486 utast szállított, azaz a teljes forgalom 52,78 %-át. A magyar légitársaság mellett a legjelentősebb külföldi továbbra is a keletnémet *Interflug* volt 237.760 utassal (11,51 %), illetve a szovjet *Aeroflot* 228.109 fővel (11,04 %). A „nyugati” vállalatok közül a nyugatnémet *Lufthansa* szállította Budapestre, illetve Budapestről a legtöbb utast: 94.577 személyt (4,58 %; valamivel többet mint a bolgár *Balkan*, és harmadánál is többet, mint lengyel *LOT*), amellyel az összesítésben a negyedik helyet foglalta el a fuvarozók között. A fent ismertetett, magyar államhatárt átlépő légi utasok mellett további 187.591 fő „átmenő” (át-, vagy másként továbbutazó) utas is volt, akik a kiindulási államból, Budapest érintésével és ugyanazzal a járatral egy harmadik ország felé folytatták útjukat. A legtöbb átmenő utast ekkor is az *Aeroflot* szállította: 99.793 főt, a *MALÉV* második helyen szerepelt e tekintetben: 57.196 utassal; a többi légitársaság ezektől jelentősen kevesebbet fuvarozott (a harmadik helyen a *Tarom* állt, 6.078 fővel). A vámhatáron keresztül bonyolódó légi áruforgalom már 28.361 tonnát tett ki, amelyből „csak” 6.324 tonnányi volt érkező. A főváros légi kikötőjében 35.794 alkalommal szálltak le és fel repülőgépek.²⁴⁰ A ferihegyi repülőtéren, 1985-ben Magyarország valamennyi határforgalmának 4,5 %-a haladt keresztül.²⁴¹

A Budapest környékén 1987. január 11-én kezdődő havazás másnapra már rendkívüli közlekedési nehézségeket okozott a fővárosban; ezzel egy időben országszerte is komoly fennakadások voltak, amelyet fokozott a számottevő szél is. A ferihegyi repülőtér ennek ellenére, legfeljebb másfél órás késésekkel, de fogadott és indított légijárműveket. Ferihegy légi kapcsolatainak zavarát legfeljebb a térségbeli országok repülőtereinek – az időjárási helyzetből adódó – időszakos fennakadása okozott.²⁴² Azonban rövid időn belül mutatkozott az a gond, hogy az induló utasok nem értek ki a repülőtérre, az érkezők pedig nem jutottak be a városba tömegközlekedéssel. (A 4-es főút az Üllői út Vecsés felőli leágazásától a belváros felé lezárásra került.) Még a súlyossá váló hóhelyzet előtt szolgálatba lépő hivatásos határőrök munkaidejét addig meghosszabbították, amíg a legszükségesebb váltás ki nem ért Ferihegyre. A beérkező és hazainduló határőröket, rendőröket a nehezen járható útviszonyok idején rendőrgépkocsival, kisbusszal fuvarozták a repülőtér és Kispest között, s volt, akit taxival vitettek haza.²⁴³

Az amerikai *Pan Am* az 1980-as években számos alkalommal módosított budapesti menetrendjén, amelyek mind a járatok gyakoriságán, mind az útvonalakon változtattak. Azonban továbbra is frankfurti vagy müncheni repülőgép-cserével biztosította a légi kapcsolatot Magyarország és az Amerikai Egyesült Államok között. Már 1985. nyarán heti négy járatot repültek irányonként az amerikai vállalat *Boeing 737*-esei, amelyekből kettőt akkor München–Budapest–Bukarest útvonalon teljesítettek. A budapest–bukaresti utasszállítási lehetőség 1985. szeptemberétől nem állt fenn, s ekkortól heti négyből két alkalommal Budapest–München viszonylatban sem fuvarozhatott. Azév október végétől heti két szárnyvonal München–Budapest(–Dubrovnik) útvonalra módosult.

²⁴⁰ > *Statisztikai Évkönyv, 1985.*: 181. p.

²⁴¹ > *Idegenforgalmi Évkönyv, 1985.*: 36–37. p. [A beutazó külföldiek és a kiutazó magyarok adatai alapján.]

²⁴² > Értkeztek a gépek. ; Ülésezett a tárcaközi koordinációs bizottság.

Ugyanekkor Csehszlovákia repülőterei közül a két nagyobb nemzetközi, a prágai és pozsonyi légi kikötő 1987. január 12-én és 13-án csak rövid időszakokban tudott repülőgépeket fogadni. Január 14-én már valamennyi csehszlovákiai repülőtér zavartalanul üzemelt.

> [A csehszlovákiai *Új Szó* napilap 1987. január közepi számainak közleményei alapján.]

²⁴³ > [GÁL Ferencné c. r. ftzls. és PATAKINÉ BALÁZS Rita c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

A járatok útvonalában a következő fél évtizedben újakat nem vezettek be – leszámítva a müncheni célállomás Frankfurtba helyezését –, illetve, hogy az évtized második felében már Budapest–Frankfurt viszonylatban sem szállíthatott utasokat, csak a New York felé továbbrepülő személyeket. Ezen túlmenően a *Boeing 737*-esek helyett az évtized közepétől ismét a nagyobb *Boeing 727*-esek szolgáltak a magyarországi útvonalon.²⁴⁴ A *Pan Am* vállalat 1985-ben már 540 járatot (270 indulót és ugyanennyi érkezőt) teljesített, s 17.548 főt szállított a magyar fővárosba és onnét el, további 4.889 személy átmenő forgalomban utazott. Két évre rá, 1987. nyarán az amerikai egyesült államokbeli vállalat már heti négy alkalommal repülte a New York felől Frankfurtban átszállást biztosító (Frankfurt–)Budapest és (Frankfurt–)Budapest(–Dubrovnik) útvonalait. Ebből eredően, abban az évben már 700 járat és 29.638 fő (illetve 13.767 átmenő személy) volt a légitársaság eredménye; ez már járatonként átlagosan 42 fő határátlépését jelentette Ferihegyen. (A magyar főváros tekintetében a *Pan Am* forgalma egyes években nagyjából azonos volt a csehszlovák ČSA Prága–Budapest útvonalának teljesítményével.)²⁴⁵ A *Pan Am* a korábbi járata mellett, 1989. május 19-én újként nyitotta meg az átszállás nélküli légi kapcsolatot. A hetente kétszer teljesített New York–JFK–Budapest(–Bécs)–New York–JFK útvonalat *Airbus A310*-es, akár 196 utas szállítására alkalmas típussal teljesítette. Az amerikai vállalat 1989. szeptember 24-től Frankfurt és Dubrovnik viszonylatában is szállíthatott a magyar fővárosból utasokat a heti háromszori Frankfurt–Budapest–Dubrovnik járatával, illetve ekkortól már az egyirányú Bécs–Budapest szakaszon is a „háromszög” útvonalán. A *Pan Am* budapesti viszonylatain majd 1989-ben kezd csökkenni a forgalom, míg a teljesített járatok száma csak csekély mértékben mérséklődött a korábbi évekhez képest.²⁴⁶

A magyar kormányzat döntése alapján 1988. január 1-jével akként módosították a külföldre utazásról szóló magyar jogszabályokat, hogy az útlevélre jogosult személy úti okmánya kiutazási engedély nélkül, valamint a „Világ összes országába” érvénnyel bírjon korlátlan számú utazáshoz. (Ez volt a széles körben elterjedt elnevezéssel a „világútlevél”). Ez rendkívüli változást hozott mind az útlevélkérelmek, mind a magyar állampolgárok külföldre utazásának számában. Tekintettel arra, hogy a szomszédos Ausztriába 1979. óta a magyarok vízum nélkül beutazhattak és ezen ország kereskedelme a piacgazdaságon alapult, már 1988. első felében megindult a „bevásárló-turizmus”. Ebből következően a magyar-osztrák határszakaszon ugrásszerű forgalomnövekedés következett be, amelyet növeltek a valutakerethez és annak kiviteléhez kapcsolódó szabályok is.²⁴⁷ A ferihegyi repülőtér forgalmában az útlevélszabályoknak e módosításai csak az okmány-ellenőrzés egyszerűsödésében mutatkozott meg (nem

²⁴⁴ > *Pan Am* 1985. júniusi menetrendfüzete. ; *Pan Am* 1985. októberi menetrendfüzete. ; *Pan Am* 1985. szeptemberi menetrendfüzete.

²⁴⁵ > *Pan Am* 1987. júniusi menetrendfüzete. ; *Statisztikai Évkönyv*, 1985.: 181. p.

²⁴⁶ > *Pan Am* 1989. áprilisi menetrendfüzete. ; *Pan Am* 1989. szeptemberi menetrendfüzete. ; *Statisztikai Évkönyv*, 1987.: 169. p.

Az észak-amerikai vállalat még 1988. október 22-én szerződés szerint, leszállás nélküli légi járatot üzemeltetett New York–JFK és Budapest–Ferihegy között, *Boeing 747*-es repülőgéppel. Akkor Észak-Amerikából elsősorban ottani honosokat szállított a magyar fővárosba. A már aznap visszainduló járatral Budapestről *IBUSz* által szervezett úton megközelítőleg 400 magyar turistát vitt az Amerikai Egyesült Államokba.

> [*A Magyar Televízió* 1988.10.22-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: <https://nava.hu/id/336204/> (megtekintve 2019.01.14. 10:30)]

²⁴⁷ A magyar-osztrák határszakasz határátkelőhelyein a magyar állampolgárságúak összes kilépő forgalma 1986-ban 554 ezer, 1987-ben 621 ezer fő volt. Ellenben ott a határőrök 1988-ban, a „világútlevél” bevezetésének évében már 3 millió, majd 1989-ben 6,3 millió Ausztriába kiutazó magyar állampolgár úti okmányát ellenőrizték. A magyar-jugoszláv viszonylatban az érezhető változás 1988-ról 1989-re következett be, amikor az évi kilépő magyar utasforgalom 918 ezerről 2,66 millióra nőtt.

> *Idegenforgalmi Évkönyv*, 1989.: 31. p.

kellett a kiutazási engedély érvényességét és a külföldön tartózkodás idejét vizsgálni), az utasforgalom növekedésére – a közúti és vasúti közlekedéshez képest viszonylagosan drága repülőjegyek miatt – nem volt számottevő hatása.

A nyugatnémet *Lufthansa* 1988. április 2-án nyitotta meg negyedik honi városból Ferihegre közlekedő járatát: a Hamburg–Düsseldorf–Budapest útvonalát, amelyet az első alkalommal, kivételesen *Boeing 747*-es típussal repült. A *MALÉV* ezzel egy időben indította Budapest–Hamburg járatait, szintén heti egy alkalommal, *Tu-134*-es típussal teljesítve azt. A Német Szövetségi Köztársaság és Magyarország között azon a nyáron így már heti harminc járatpár közlekedett.²⁴⁸

A ferihegyi fejlesztések a 2-es utasforgalmi épület átadásával a végéhez közeledtek. A sokáig nélkülözhetetlen régi leszállópályának felújítása az új (L13–R31 jelű) átadását követően kezdődhetett. Az 1-es terminál előtt fekvő, R13–L31 jelzésű pálya átadására 1987. december 17-én került sor; ezzel a ferihegyi repülőtér áttérhetett az úgynevezett kétpályás működésre.²⁴⁹ Ekkortól az egyik pályán leszálló, míg a másikon egyidejűleg felszálló repülőgép is igénybe vehette a légi kikötőt. Ez nagyjából kétszeresére növelte a járműforgalmi képességet.

Nyugat-, illetve a nyugati Közép-Afrika és Budapest között, az *Aeroflot* által üzemeltetett útvonalak több várossal tartottak kapcsolatot az 1980-as évek közepén, mint amennyi az említett térség és Frankfurt am Main központi repülőtere viszonylatában fennállt. Ugyanekkor az ausztriai Bécs repülőtere az afrikai kontinensen Észak-Afrikával, valamint Johannesburggal, Khartúmmal és Lagos-szal állt átszállás nélküli légi kapcsolatban. Így a magyar, illetve az osztrák főváros, vagy Frankfurt között fennálló heti legalább kilenc járatpár elvileg lehetőséget biztosított a szovjet vállalat számos afrikai járatára / járatáról budapesti átszállással, amennyiben az utazó kommunista állam légitársaságát igénybe kívánta venni. Ugyanígy a ferihegyi repülőtér kedvező átszállási lehetőséget nyújtott a tárgyalt afrikai célpontok és Prága vagy Varsó viszonylatában utazni kívánóknak. (A csehszlovák, illetve lengyel főváros légi kikötője csak észak-afrikai városokkal állt közvetlen légi kapcsolatban, Budapesttel pedig hetente és irányonként 17, illetve 14 járat kapcsolta azokkal össze 1983-ban.)

A **teherszállításra** átalakított, de az 1980-as évek legvégére már kivonni tervezett, magyar *Il-18*-as típusok felváltására és a légi árufuvarozási üzletág átvételére a magyar légitársaság új megoldást keresett. A *MALÉV* és az ausztrál *TNT Ltd. (Thomas Nationwide Transport Limited)* cég, négy további magyar állami vállalat részvételével közös légi fuvarozó vállalkozást hozott létre. A *TNT-MALÉV Express Cargo* budapesti központtal, egy darab, kis-közepes hatótávolságú, akár 10 tonna hasznos terhelésű *British Aerospace BAe 146-200QT* repülőgéppel, 1988. november utolsó harmadától üzemelt. E vállalat repülőgépe elsősorban Budapest–Köln útvonalon, menetrend szerinti, éjszakai áruszállítást folytatott, de nappal esetenként különutakat is teljesített.²⁵⁰ A vállalkozás öt éven keresztül, 1993. szeptember végéig működött.

Az 1980-as évek utolsó harmadában valamelyest változtattak a korábban ismertetett afrikai *Aeroflot*-útvonalak némelyikén. Az algériai járat már csak üzemanyag-felvétel miatt tartott pihenőt a Moszkva–(Budapest)–Algír útvonalon, de heti egyszeri Moszkva–Budapest–Tunisz járatot is teljesített az *Aeroflot*. A marokkói végállomást Moszkva–Budapest–Málta–Casablanca útvonalon érte el, a bissau-i járat már havi kétszer repült. A Moszkva–Budapest–Tripoli–Ouagadougou–Bamako útvonalat teljesítő

²⁴⁸ > FÖLDESSY: Hamburg–Budapest légijárat.

²⁴⁹ > BAKOS – CZIGLER – HARANGOZÓ: 225. p.

²⁵⁰ > TNT launches Hungarian venture.

járat már hetente közlekedett, amelyet havi egy alkalommal meghosszabbítva, Moszkva–Budapest–Tripoli–Ouagadougou–Bamako–Monrovia útvonalon repültek. Az Angola fővárosát érintő járat heti kettő (Moszkva–Szimferopol–Luanda /) Luanda–Budapest–Moszkva útvonalra módosult, amely mellett továbbra is heti egy Moszkva–Budapest–Luanda(–Lusaka) és visszafelé menetet teljesített a szovjet légiforgalmi vállalat. A magyar főváros repülőtérére utasokat csak a Szovjetunió felé szállító járatok közül egy maradt meg, a heti kettő alkalommal repült (Conakry–Freetown)–Dakar–Budapest–Moszkva menet. Ezek mellett természetesen, a további viszonylat nélkül, Budapest és Moszkva között heti 10 alkalommal üzemelt légi járat, valamint továbbiak Budapest–Varsó–Leningrád (heti kétszer), Leningrád–Varsó–Budapest–Leningrád (heti kétszer), Leningrád–Budapest–Varsó–Leningrád (heti kétszer), Kijev–Budapest (heti egyszer). Ezeken túlmenően, az *Aeroflot* vagy / és a *MALÉV* üzemeltetésében, elsősorban üdülni vágyó utasokat szállítottak Szocsi–Budapest (heti egyszer; 1981. márciusától) és Szimferopol–Budapest (heti egyszer; 1981. májusától), csak nyári időnyben üzemelő útvonalakon is. Utóbbi járatok azonban már az 1984/1985. év téli menetrendi időszakában is közlekedtek.²⁵¹ A ferihegyi repülőtérnek, az *Aeroflot* által biztosított legtöbb közép- és nyugat-afrikai légi kapcsolatai – így a dakari, a monroviai és a luan-dai útvonalak – 1989-re, a még fennmaradó bissauti kivéve, az utolsók 1990. folyamán szűntek meg. Az *Aeroflot* tuniszi és a szállítási jog nélküli algíri útvonala egy ideig még fennmaradt. A szovjet járatokkal Budapesten átutazók száma 1988-ban már „csak” 63.179 főt tettek ki, a következő évben 26.815 utast, majd 1990-ben 11.925, 1991-ben pedig mindössze 4.010 személyt rögzítettek azonos utazási móddal.²⁵²

A *MALÉV* heti tripoli-i útvonala mellett, a *Libyan Arab Airlines* 1986. nyarán nyitotta meg Tripoli–Budapest(–Prága) járatát, ugyanolyan sűrűség mellett, elsősorban *Boeing 727-200*-as típussal teljesítve azt. A magyar vállalat a tripoli-i viszonylatának teljesítését 1987. legelején felfüggesztette, míg a líbiai légitársaság budapesti járata 1991. december legvégén szűnt meg.²⁵³ A magyar légiközlekedési vállalat líbiai járatát hamarosan megszüntette. Azonban a viszonylatot 1990. október végéig a *MALÉV* az *Interflug*gal közösen fenntartotta, ezt Berlin–Schönefeld–Budapest–Tripoli útvonalon a keletnémet társaság teljesítette, az akár 168 utas szállítására is alkalmas *Il-62*-es repülőgéppel.²⁵⁴ A Jemeni Demokratikus Köztársaság légitársasága, az *Alyemda* – *Democratic Yemen Airlines* 1987. szeptemberében nyitotta meg Aden(–Damaszkusz)–Budapest heti egyszeri járatát (amelyet 1989-ben összesen 51 alkalommal teljesített irányonként, s összesen 2.512 utast szállított a két főváros között).²⁵⁵ Az algériai *Air Algérie* 1988-ban Algír–Budapest(–Moszkva) járatot nyitott, kezdetben heti rendszerességgel, majd egyes időszakokban azt sűrítették.²⁵⁶ E vállalat mindvégig jelentős, döntően Magyarországról Algériába irányuló teherforgalmat is bonyolított az utasszállítás mellett.²⁵⁷ Mind az *Air Algérie*, mind pedig az *Alyemda* 1991. második felében megszüntette a budapesti járatait.

²⁵¹ > *Aeroflot* 1984. évi téli menetrendfüzete. ; *Aeroflot* 1988. évi nyári menetrendfüzete. ; Budapest-Szocsi légi országút.

²⁵² > *Aeroflot* 1988. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1989. évi nyári menetrendfüzete. ; [*Statisztikai Évkönyv* 1988 és 1991 közötti évkönyveinek „A Ferihegyi közforgalmú repülőtér forgalma” című táblázatainak tartalma alapján.]

²⁵³ > *ABC*. 1987. március: AF67., AF71. p. ; *Libyan Arab Airlines* 1986. évi nyári menetrendfüzete.

²⁵⁴ > *Interflug* 1990. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALÉV* 1989. évi nyári menetrendfüzete.

²⁵⁵ > Új repülőjáratok. ; *Statisztikai Évkönyv*, 1989.: 159. p.

²⁵⁶ > *Repülési Lexikon*.: I. köt., 27. p. „Air Algérie” címszó ; Új repülőjáratok.

²⁵⁷ > [*Statisztikai Évkönyv*, 1988 és 1991 közötti évfolyamainak „A ferihegyi közforgalmú repülőtér forgalma” táblázata.]

A *MALÉV* – a szovjet *Tupoljev* típusok kiegészítésére, majd későbbi felváltására és az 1987-ben, nyugat-európai országok által éltbe léptetett zajkorlátozások miatt – 1988-ban amerikai repülőgépek hosszútávú bérletére kötött szerződést. Az első – immár új magyar színeket viselő – *Boeing 737-200*-as típusú repülőgép 1988. november 18-án érkezett Budapestre, ezt hamarosan további kettő követte.²⁵⁸ A *MALÉV* által bérelt repülőgépek akár 110 utas befogadására és legfeljebb 4.000 km megtételére voltak alkalmasak. Mindhárom légijármű már évek óta üzemben volt különböző légitársaságoknál, a legidősebb, akkor a *MALÉV*hez került példányt 1979-ben, a legfiatalabbat 1983-ban gyártották. Az első kereskedelmi utat a magyar légitársaság színeiben 1988. november 25-én, Budapest–Róma útvonalon teljesítette e típus.²⁵⁹ (E típussal kezdődött a magyar légitársaság arculatváltása. Az új és a korszakhoz illő külső festést a szovjet típusokon csak a következő években végezték el, az utolsót majd 1994. elején.²⁶⁰)

A budapesti nemzetközi repülőtéren a magyar légügyi hatóság első alkalommal 1988. november 1-jén léptetett életbe zajterhelést csökkentő leszállási tilalmat. Ennek értelmében, Ferihegyen 22 és 5 óra között csak rendkívüli, vagy méltányolható okból szállhattak le- és fel légijárművek, eseti jóváhagyás mellett.²⁶¹ Az éjszakai leszállási tilalmi időszakot később módosították, majd korlátozássá alakították át, s számottevően magasabb leszállási illetékekkel igyekeztek a menetrendi szervezést alakítani.

Az izraeli *El Al Israel Airlines Ltd.* légiközlekedési vállalat 1989. januárjában nyitotta meg Tel Aviv–Budapest útvonalát, míg a *MALÉV* az év március 28-án indította első Budapest–Tel Aviv járatát.²⁶² Ugyanekkor Izrael és Magyarország között még továbbra sem állt helyre a – „hatnapos háború” miatt a magyar állam részéről 1967-ben felfüggesztett – diplomáciai kapcsolat, arra majd 1989. szeptember 18-án került sor. Igaz, a kereskedelmi kapcsolatok mindvégig fennmaradt a két állam között.²⁶³ Azonban 1988. tavaszától már a két ország fővárosában – más állam nagykövetségének keretében – érdekképviselői irodák működtek. Az *El Al*, a nem várt érdeklődés okán, 1989. május 16-tól Tel Aviv–Budapest útvonalon, a nyári hónapokban menetrendi forgalomban közlekedtette az akár 478 utas szállítására is alkalmas *Boeing 747*-es repülőgépét.²⁶⁴ Ezzel ez lett a budapesti repülőtérre – az e könyvben tárgyalt teljes időszak során – menetrend szerint valaha közlekedő legnagyobb utasbefogadó-képességű légijármű. A közel-keleti kapcsolatok bővítéseként a *MALÉV* 1989. június 14-én megnyitotta a Budapest–(Várna)–Doha–Abu Dhabi–(Várna)–Budapest útvonalát, amely a magyar vállalat egyetlen menetrend szerinti háromszög járata volt; a bolgár tengerparti

²⁵⁸ > SZABÓ Attila: A gázturbinás repülőgép-hajtóművek és ...

A szocialista országok, az 1989–1990. évi rendszerváltásokig általánosságban szovjet repülőgépeket, vagy azok utángyártott változatait alkalmazták járműparkjukban. Azonban a *LOT* az 1950-es évektől rendelkezett *Convair CV-240*-es, majd az 1960-as években *Vickers Viscount 800*-as típussal. A Szovjetuniótól távolságtartó Románia légitársasága, a *TAROM* 1968-tól üzemeltetett *BAC One-Eleven* típusú brit repülőgépet, majd 1974-ben szolgálatba állította a *Boeing 707*-es légijárműveit. A szovjetek vezette érdekszférában távolságtartó Jugoszlávia nemzeti légitársasága, a *JAT* Nyugat-Európában vagy az Amerikai Egyesült Államokban gyártott repülőgépeket alkalmazott, már az 1960-as években és azt követően is.

²⁵⁹ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 141. p.

²⁶⁰ > ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-154.*: 30. p.

²⁶¹ > [*A Magyar Televízió* 1988.11.02-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; <https://nava.hu/id/342414/> (megtekintve 2019.01.17. 22:00)]

²⁶² > *Ferihegyi pillanatok.*: 20. p.

²⁶³ > GYÖRI SZABÓ: 284–285. p.

Izrael és Magyarország képviselője már 1989. március 1-jén aláírta a kétoldalú légiközlekedési egyezményt, amely majd 1989. október 11-én lépett életbe.

> 91/1990. Korm. r.

²⁶⁴ > [*A Magyar Televízió* 1989.05.16-ai 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; https://nava.hu/id/02623_ 1989 (megtekintve 2019.01.17. 23:00)]

város csak 45 perces műszaki pihenőként (üzemanyag-felvételre) szolgált, a járatra utasok be- vagy kiszállása nem volt lehetséges. A hetente egy alkalommal, *Tu-154*-es repülőgéppel teljesített viszonylatot a következő évben, 1990. május 6-tól már kétszer repült a magyar vállalat.²⁶⁵

A lengyel *LOT* légitársaság a heti hét – meghatározott napokon *Il-18*-as, *Il-62*-es, *Tu-154*-es repülőgéppel teljesített – Varsó–Budapest járata mellett, a nyári idényben, 1989. május 20-a és augusztus 26-a között ismét Varsó–Budapest–Tunisz járatot üzemeltetett, *Tupoljev Tu-134*-es típusal.²⁶⁶ Az *Aeroflot* 1989. első felében – mindössze néhány hónap erejéig – Moszkva–Budapest(–Lisszabon) útvonalat repült, heti két alkalommal. Az *Air France* 1983. március 30-tól ismét repült Budapestre, akkor *Boeing 737*-es típusal. Az évtized végén Párizs–Orly–Budapest útvonalat heti négyszer repült a francia vállalat, elsősorban *Boeing 727*-es repülőgépeivel, míg a *MALEV* ekkor háromszor közlekedett ugyanezen az útvonalon, *Tu-154*-es típusával.²⁶⁷ A magyar légitársaság 1989. március 26-án indította újra járatát a svéd fővárosba. A heti két napon közlekedő járat Budapest–Koppenhága–Stockholm útvonalon repült, *Boeing 737*-sel. A *MALEV* (bár már június közepére tervezték) 1989. szeptember 7-én indította a Budapest–Trieszt új járatát amelyet *Tu-134*-es típusal, heti két alkalommal teljesítette (majd már 1993. nyarán háromszor, s akkor már *Jakovlev Jak-40*-essel).²⁶⁸

A **Budapesti Nemzetközi Repülőtér 1989. évi nyári járatforgalma** menetrend szerint hetente 710 érkező és induló (azaz irányonként 355) járat volt. Ez átlagosan, naponta 51 érkező, és ugyanennyi induló repülőgépet jelentett. Ezek közül még továbbra is több járat közbeeső leszállások révén érte el úti célját, lehetővé téve azok viszonylatában való közlekedést is. Hetente és irányonként 67 járat biztosított kapcsolatot Berlin–Schönefelddel, ezt második helyen követte a Moszkvába közlekedő 22 repülőgép, Zürichbe 19 és Drezdába pedig 18 repült. A nyugat-európai viszonylatok közül a legtöbb kapcsolat az említett svájci repülőtér után Frankfurtal és Münchennel volt: 14–14 alkalommal; Koppenhágába 13, míg Londonba és Amszterdamba 12–12 repülőgép közlekedett egy hét leforgása alatt. Természetesen a járatokat teljesítő eltérő légijárművek utasbefogadó-képessége miatt a szállítási teljesítményt e számok nem arányosan tükrözik. (A július folyamán hetente és irányonként, menetrend szerint Kelet-Berlin és Budapest között közlekedő repülőgépek akár 7.244 utast is szállíthattak irányonként.) A magyar fővárosnak átszállás nélküli, távolabbi tengerentúli légi kapcsolata ekkor még heti két alkalommal az Amerikai Egyesült Államokkal volt. Nyugat-Afrikába már csak kéthetente egy járat közlekedett: az *Aeroflot Tu-154*-es repülőgépe a Moszkva–Budapest–Casablanca–Nouadhibou–Bissau útvonalat teljesítette. Ezeken túlmenően a *MALEV* közepes távolságú közel-keleti, észak-afrikai és Perzsa-öbölbeli útvonalai is közlekedtek. Ekkor a budapesti repülőtérnek kiemelkedően legforgalmasabb viszonylata a kelet-németországi volt; Berlin–Schönefeld, Drezda, Erfurt és Lipcse repülőtereire hetente és irányonként összesen 103 járat került teljesítésre menetrend szerint. Nyugat-Németország három repülőtérére összesen már 31 járatot üzemeltettek a légitársaságok. Ezt követte a harmadik helyen a Szovjetunióval fennálló légi kapcsolatok; Kijevbe, Moszkvába és Leningrádba 27 repülőgép közlekedett ugyanekkor.²⁶⁹ Mindezen túl ekkor már jelentős volt a nyári idényben a nyaralókat szállító különjáratok száma is, amelyek az előbb ismertetett adatokban nem szerepelnek.

²⁶⁵ > *MALEV* 1990. évi nyári menetrendfüzete. ; Újabb pillér a *MALEV* hídhoz.

²⁶⁶ > *LOT* 1989. évi nyári menetrendfüzete. ; *MALEV* 1989. évi nyári menetrendfüzete.

²⁶⁷ > *MALEV* 1989. évi nyári menetrendfüzete. ; Új repülőjárat. (1983)

²⁶⁸ > *ABC*. 1989. június: AF35. p. ; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon*.: 154. p.

²⁶⁹ > *MALEV* 1989. évi nyári menetrendfüzete.

Már a magyarországi politikai nyitásnak volt a jele, hogy az 1989. május 13-a és 28-a közötti időszakban Ausztria és Magyarország – az *Osztrák Aero Klub* (*Österreichische Aero-Club*; *ÖAeC*) és a *Magyar Honvédelmi Szövetség* (*MHSz*) által – közösen rendezte meg a vitorlázórepülők 21. világbajnokságát. E versenyre 30 ország 128, motor nélküli légitármű vezetője nevezett. A kedvezőtlen időjárás miatt, többnapos csúszással megkezdett világverseny során a résztvevők az ausztriai Bécsújhely (Wiener Neustadt) repülőtéréről szálltak fel több versenytáv teljesítésére is. Ezek közül több napnak az útvonalterve alapján a Dunántúl fölé kellett repülniük, és meghatározott magyar települések fölé érve, azokról légifelvételt kellett készíteniük igazolás céljából, majd visszatérni az osztrák légtérbe. Mindez azt jelentette, hogy a repülési engedély egyúttal légi fényképezésre is jóváhagyást adott olyan légitárművek személyzetének, akik Magyarországon nem szálltak le.²⁷⁰ Az illetékes magyar kormány szerv, akárcsak 1984-től minden évben, 1989. nyarán is hozzájárult ahhoz, hogy a 33. „Gordon Bennett Kupa” nemzetközi hőlégballon-verseny magyar légtéren keresztül is megrendezésre kerüljön, szélirány függvényében. A versenyzők a nyugat-ausztriai Lech am Arlberg határából indultak 1989. szeptember 15-én, s a kommunista országok legtöbbjének légtérét igénybe vehették, azonban Románia, Bulgária és Albánia azt nem engedélyezte. A versenyzők némelyike, a széljárás következtében, a harmadik napon Magyarország fölött, kelet felé repült. A román légtér felé közeledve több léggömb is földre ereszkedett, még a magyar-román határvidék magyarországi oldalán. A végül győztes páros osztrák versenyzők szeptember 17-én 911 km megtételét és 37,5 óra repülést követően Nyírbátontól délkeletre, Bátorligetnél szállt le. Másnap, nem sokkal dél előtt, Nyírácsád térségében (Debrecen-től keletre) két nyugatnémet léghajós szállt le. Az osztrák állampolgárok akkor már vízummentesen utazhattak be, így földet érésük beléptetésük fennakadás nélkül megtörténhetett. Azonban utóbbi nyugatnémeteknek vízum / utazási engedély is szükséges volt magyarországi tartózkodásukhoz, így útlevelükbe azt másnap délelőttre megadták, így visszaindulhattak Ausztria felé.²⁷¹

Az 1980-as évek legvégére megszorodtak a telefonhívás útján közölt **(bomba)-fenyegetések** (mai megnevezéssel közveszéllyel fenyegetés). Ezek elsősorban Budapestről (tovább)induló járatokat érintettek. Ilyenkor, az eljárásrendnek megfelelően, az érintett hatóságok ellenőrizték az érintett járatot, repülőtér területét. Ezen fenyegetések mindegyike alaptalannak bizonyult, s bár eleinte kevés elkövető került leleplezésre, később kiderült, hogy a legtöbbet elsősorban az induló légitármű visszatartása céljából követték el, hogy a késésben lévő egyik utas biztosan elérje járatát. Ezek komoly károkat jelentettek az érintett légitársaság részére, valamint alapfeladatától elvonta, lekötötte a hatóságok állományának egy részét is. Egy év során, 1988. májusáig már 40–50 telefonos bejelentés alapján kellett bombafenyegetés miatt intézkedni. Az esetleges terrortámadások hatékonyabb megelőzésére, felszámolására 1987-ben Budapest-Ferihegyen is létrehozták az erre a célra szakosított rendőrségi alegységet, a *BM Vörös Csillag Érdemrenddel kitüntetett Forradalmi Rendőri Ezred Budapesti Zászlóalj Komondor Terrorelhárító Szolgálatának* csoportját. Az induló és átszálló **utasbiztonsági**

²⁷⁰ > Osztrák–magyar vitorlázórepülő világbajnokság. ; Vitorlázórepülők világbajnoksága.

A magyar szervezők és hatóságok felkészültek az esetleges kényszerleszállásokra is, s erről igyekeztek értesíteni az érintett térség lakosságát is. Az esetlegesen kényszerleszállt vitorlázó-repülőgépek Bécsújhelyre történő visszaszállítása céljából nyolc magyar repülőgép várakozott Szombathelyen, a Magyarország fellett teljesítendő távolságok versenynapjain. Ezen túlmenően a versenyzőket ellátták magyar nyelvű szabványmondatokat tartalmazó ismertetőfüzettel is, a leszállás indokának és a kért segítségnek egyértelmű tájékoztatása végett. A légitárművek esetleges kényszerleszállásait követő szállítási feladatokat előre megszervezték.

²⁷¹ > Hőlégballonnal jöttek – kocsival mentek.

ellenőrzések során, repülésbiztonság szempontjából tiltott eszközök közül felfedésre kerültek játék pisztolyok, és éles lőszeres is. Ezek mellett, egy alkalommal még az ellenőrzés vonala előtt hátrahagyva, négy sétatálcának álcázott hosszú tört is felfedtek a ferihegyi hatóságok. Az érkező utasok esetében (akkor tiltott eszközként) gázpisztoly is elkobzásra került. Előfordult, hogy vadászfegyvert nem megfelelő igazolvánnyal vagy érvényes engedély hiányában, vagy ezek nélkül kíséreltek meg a ferihegyi határon átvinni.²⁷²

Ferihegyen az 1980-as évek végén továbbra is előfordultak okmányhamisítások, amelyek egy része az útlevélben szereplő vízum meghamisítására vagy eredetinek utánzására terjedt ki. Ezek minőségét tekintve igen változatosak voltak, a továbbra is fellelhető rajzolatoktól egészen a minőségi lenyomatokig, másolt címkékig. A ferihegyi határőrök munkáját ezek felderítésében (is) segítette a *MALÉV* jegykezelői közül 1985-ben, úti okmány és vízum eredetisége / érvényessége ellenőrzésre kijelölt, kellő szakmai gyakorlattal rendelkező néhány munkatársa (megnevezésük „csarnokfelügyelő” volt). A magyar légitársaság részéről e feladatot az tette szükségessé, hogy a brit, majd egyre több európai ország számottevő bírságot rótt ki a fuvarozó légitársaságokra, így akár a *MALÉV*re is, amennyiben az általa szállított utas nem rendelkezett a szükséges vízummal, vagy okmánya valamilyen okból kifolyólag nem volt érvényes, vagy az hamisított volt. Az 1988. év nyarán már volt időszak, amikor, elsősorban az átszálló utasok között heti 7–8 személynél hamis, hamisított vízumot, úti okmányt fedtek fel a *MALÉV* kijelölt személyei és / vagy az illetékes határőrizeti szerv útlevélkezelői. A következő évben ez a szám a kiemelt hónapokban általában 5-nél nem volt több, azonban abban az évben, 1989-ben a csökkenés ellenére feltartóztatásra került egy 12 fős csoport is hamis svéd vízummal, amely tagjai Dániába akartak utazni.²⁷³

A Nyugat-Németországban élő rokonokkal, esetleg barátokkal a **keletnémet állampolgárok** régóta Magyarországon, nyáron jellemzően a Balaton partjánál találkoztak. A jobb élet reményében egyre gyakrabban Magyarországról már nem tértek haza a Német Demokratikus Köztársaság honosai, hanem a magyar-osztrák határszakaszon tettek kísérletet a „nyugatra” szökésre. Ezek megakadályozására a keletnémet *Állambiztonsági Minisztérium (Ministerium für Staatssicherheit)* – a magyar hatóságokkal való együttműködés keretén belül – a Balaton térségébe telepített ügynököket és azokat kiszolgáló hálózatot alkalmazott.²⁷⁴ A keletnémet állampolgárok által valamennyi magyar határátkelőhelyen és (elsősorban ausztriai) határszakaszon elkövetett tiltott határátlépés kísérletek száma a korábbi évi 150–230 sikertelen kísérlet után, 1987-től látványosan megnőtt. Folyamatosan növekedő felfedések 1987-ben 314 fő kísérletét rögzítették, ugyanakkor 83 keletnémetnek sikerült meg nem engedett módon külföldre távoznia. Az 1988. évben már 397 sikertelen kísérlet mellett 210 sikeres volt, majd az 1989. év első hat hónapja során ugrásszerű növekedést tapasztalhatott a *BM Határőrség*: 553 személy tiltott határátlépésének megakadályozása mellett 212 keletnémet jogellenesen külföldre jutott.²⁷⁵ A keletnémet és magyar hatóságok 1989. nyarára már egyre több alkalommal tapasztalták azt is, hogy keletnémet állampolgárok némelyike a Német Demokratikus Köztársaságból Budapestre tartó repülőút végén immár hamis, hamisított vagy más névre szóló, nyugat-európai állam által kiállított útlevéllel kíván átszállni kapitalista országba tartó repülőgépre. Az ilyen visszaéléseket megelőzendő, a

²⁷² > FEJÉR Gyula: Ferihegy biztonsága. ; HEGEDŰS Ernő

²⁷³ > PÁLOS: Akad köztük silány krikzkraksz. ; [M. A. adatközlése alapján.]

²⁷⁴ > SLACHTA: 224–247. p.

²⁷⁵ > SLACHTA: 380–383. p.

keletnémet határforgalom-ellenőrző hatóság a Magyarországra induló repülőgépek valamennyi utasától a beszállás során összegyűjtötte az útleveleket, amelyet a repülőgép személyzete a ferihegyi leszállást követően egyben adott át a magyar határőrség munkatársának. Ez volt az úgynevezett előszűrés korai, egyszerű változata. A keletnémet elkövetők ezt követő közokirat-hamisítási módja a felhasználni kívánt útlevelekben magyar átléptető-bélyegző lenyomatok utánzása volt, hogy látszólagos be- és kilépéssel tévesszék meg az utószűrő határőr. Ennek következményeként a *BM Határőrség* a bélyegzők párnafestékének színét és a lenyomatkép egyes jellegzetességeit gyakorta változtatta.²⁷⁶ Magyarországon 1989. június 12-én – az ahhoz történő csatlakozást követően – lépett életbe az 1951. évi genfi menekültügyi egyezmény. E változásból következően, a keletnémetek részéről kifelé elkövetett tiltott határátlépések ügyeit már Magyarországon kellett tárgyalni. Ebből eredően ezen állampolgárok kiadatását a kelet-berlini hatóságoknak felfüggesztették, illetve eseti elbírálástól tették függővé.²⁷⁷ Az osztrák-magyar határ magyar oldalán telepített jelzőrendszer felszámolását követően, 1989. augusztus 19-én került sor az ún. „Páneurópai Piknikre”. Aznap délután, három óra időtartamban ideiglenes határátkelőhely nyílt Fertőrákos-Piuszpuszta és az ausztriai Szentmargitbánya (Sankt Margarethen im Burgenland) között. Akkor – a rendezvényről és a határátlépés lehetőségéről röplapokról értesült – összesen több mint 600 keletnémet állampolgár szökött át Ausztriába, kihasználva a jelen lévő nyolc magyar határőr be-nem-avatkozását a kísérletükbe.²⁷⁸ Ezalatt a Német Szövetségi Köztársaság budapesti nagykövetségének területére mind több keletnémet, köztük családok is betelepültek, s életvitelszerűen ott tartózkodtak. Számuk augusztus második felére elérte a másfélszáz személyt. Ezen a körülményen igyekezett a magyar kormány „egyszeri humanitárius akció” révén, de a keletnémet kormánysszervek előtt titkoltan segíteni. Másfél napos, de gondos, több államot is érintő szervezést követően, 1989. augusztus 24-e első óráiban, a *Nemzetközi Vöröskereszt* által **bérelt svájci repülőgépen 101 keletnémet állampolgár**, a *Nemzetközi Vöröskereszt* úti okmányának birtokában Ferihegyről Bécsbe repült. (A budapesti nagykövetségről elutazókat az osztrák főváros repülőtéréről még hajnalban busszal szállították tovább Nürnbergbe.)²⁷⁹ Ezt követően, 1989. szeptember 11-e 00 órától a magyar határt megnyitották a keletnémetek előtt. Amennyiben ők Ausztriába (vagy más országba) kívántak távozni, akkor e naptól kezdődően a magyar határforgalom-ellenőrző hatóság nem vizsgálta az úti okmányuk (útlevelük, személyazonosító igazolványuk) területi érvényességét, sőt még a *Magyar Vöröskereszt* által kiállított utazási okmányt is elismertnek és kilépésre felhasználónak fogadták el esetükben. Úti okmányaikat területileg nem érvényes viszonylat felé történő kilépéskor nem látták el átléptető-bélyegző lenyomattal.²⁸⁰ A keletnémet állampolgárok 1989. szeptember 11-ei kilépési könnyítése magával vonta a ferihegyi *FEP* tehermentesülését az e honosok által elkövetett visszaélésektől, mivel aki közülük akart, az Ausztria felé olcsón és nehézség nélkül elhagyhatta Magyarországot „nyugat” felé. A

²⁷⁶ > FÖLDESSY: Az NSZK-nagykövetség megszállásának ... ; [H. R. G. adatközlése alapján.]

²⁷⁷ > JOBST ; SLACHTA: 298–304. p.

²⁷⁸ > SALLAI: 90–92. p.

Az ideiglenes határyitásra Piuszpusztától északra, az államhatár és az akkori földút (korábban Sopron–Szentmargitbánya közút) metszésénél került sor. E helyszín közigazgatásilag Fertőrákoshoz tartozott. (Egyes forrásokban a helyszínt tévesen Sopronpusztaként jelölik meg, azonban az Piuszpusztától valamivel nyugat-délnyugatra terül el, és kiesik a települések közötti közvetlen útvonalról.)

²⁷⁹ > Nyugatra távoztak az NDK-állampolgárok... ; KÁLÁZY: Ma már csak emlék. ; VÁGI

Egyes források 108, sőt még 117, légi úton Bécsbe utaztatott, korabeli hivatalos, közleményi megfogalmazás alapján „áttelepülni vágyó” keletnémet állampolgárról számoltak be.

²⁸⁰ > 038/1989. Hő. 11. ker. pk. int.

fegyvertelenül és nem hamis(ított) úti okmánnyal elkövetett tiltott határátlépés, a törvényi szabályozás módosítása által majd csak 1990. január 1-jétől nem minősült bűncselekménynek, e cselekményt akkortól a szabálysértések közé emelték.²⁸¹

A magyar Alkotmányban a *BM Határőrség* feladatának meghatározása – első ízben nevesítve – 1989. október 23-ai hatállyal történt meg. Ennek értelmében a *Határőrség* a fegyveres erők része, és „alapvető kötelessége a haza fegyveres védelme”.²⁸² A határőrség által végrehajtott határforgalom-ellenőrzés, rendészeti tevékenység ekkor az alaptörvényben még nem került külön meghatározásra. A *BM Határőrség* neve az Alkotmány említett módosítása révén hivatalosan „*Határőrség*”-re változott, azonban a hivatalos iratain, bélyegzőin még sokáig a korábbi, *Belügyminisztériummal* együtt megnevezett változat volt használatban.

Ferihegy 1 határátkelőhelyen 1989. áprilisában – egy rövid kísérleti időszakot követően – bevezetésre került a gépi adatkeresés, azonos kamera-géptermin megoldással, mint amilyen Ferihegy 2-n 1985. ősze óta üzemelt.²⁸³

Ferihegyen, az 1980-as évek végén a **kábítószer-csempészet** még jellemzően az átszálló forgalomban került felfedésre, de az esetenként már Magyarországra belépő utasoknál is előfordult. Az 1980-as évek végének legjelentősebb felfedését 1989. végén eszközölték a repülőtéri pénzügyőrök. Akkor az induló utasváró (tranzit) területének különböző pontjain, kisebb csomagokban összesen 22 kilogramm (!) kábítószerrel rejtett el egy átszálló jordán állampolgár, akinek csempésztársait is sikerült felderíteni és elfogni. A pénzügyőrök egy-egy kábítószer-csempészesi kísérlet megakadályozásáért „felderítési jutalék”-ban részesültek.²⁸⁴ Az 1987. év során 2–3 esetben került felfedésre személyi poggyászban fegyveralkatrészek becsempészésének kísérlete; ezek felderítésében segítséget nyújthatott az utasbiztonsági ellenőrzés során alkalmazott röntgenkészülék is.²⁸⁵

A Siófoktól délre elterülő, elsősorban a néphadsereg által igénybevett – az 1933. évihez képest – új helyszínen létrehozott füves repülőtér polgári hasznosítását tették lehetővé az 1980-as évek végén. A repülőtér vámrepülőtérre, nemzetközivé alakításáról 1989. március elején adtak ki kormányhatározatot. A Siófok-Balatonkiliti 1.250 méter hosszú leszállómezővel rendelkező repülőtérét 1989. május 5-től kísérleti üzem keretén belül megnyitották a belföldi légi közlekedés előtt, majd már május 12-től biztosították az alkalmi határátlépés lehetőségét is. A létesítmény üzemeltetését a *Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság* biztosította; idővel kiépítették a bekötőutat és a telefonvonalat. A kezdeti hónapokban a forgalmi épület egy földszintes, könnyűszerkezetű, hullámpala-tetejű kis ház volt. Már 1989. szeptemberben megkezdtek az irányító toronnyal rendelkező forgalmi épület építését is, amely a következő év nyarára készült el. Már az első évben számos alkalommal nyugat-európai országból érkező, vagy oda visszatérő repülőgép személyzetét és utasait léptették át Balatonkilitin. Az 1989. év augusztusának végéig a forgalom meghaladta az ötven külföldi repülőgépet; döntően nyugatnémet és osztrák, de kis számban svájci és skandináv államokban nyilvántartott légi járművek is érkeztek már, amelyek elsősorban 4–5 személyes magán-repülőgépek voltak.²⁸⁶ A

²⁸¹ > 1989/XXVIII. tv. 20. § 2. bek.

²⁸² > 1989/XXXI. tv. 26. §

²⁸³ > FÁBIÁN Gyula

²⁸⁴ > MOLNÁR Ildikó

²⁸⁵ > KISBALLA

²⁸⁶ > GYARMATI: Megnyitják a kiliti repülőtérét. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1989.05.12.] ; [*A Magyar Televízió* 1989.08.26-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/04612_1989/ (megtekintve 2019. 01.25. 14:30)]

kijelölt magyarországi vidéki kisrepülőtereken történő ideiglenes határnyitás végrehajtásáról szóló határőrségi intézkedés július 1-jén lépett életbe.

A nyugatnémet *Lufthansa* 1989. szeptember 5-én nyitotta meg újabb járatát, Stuttgart–Budapest útvonalon, amelyet *Fokker F50* típusú, félszáz személyes repülőgéppel teljesített.²⁸⁷ A bolgár *Balkan* légitársaság még 1989. végén és a következő év elején is, a budapesti útvonalai mellett heti egy alkalommal Szófia–Budapest(–Koppenhága) viszonylatot üzemeltetett, *Tu-154*-es repülőgéppel.²⁸⁸

A ferihegyi repülőtér be- és kilépő, valamint átszálló utasforgalma 1989-ben, a magyarországi rendszerváltás kezdetének évében 2.416.865 fő volt, amelyből csak a *MALÉV* 1.410.230 utast szállított, azaz a teljes forgalom 58,35 %-át. Abban az évben az átszálló utasok száma 128.440 fő volt, ami a teljes légi utasforgalom 5,3 %-át tette ki. Az átutazók száma, az előbbi adatokon felül, 49.842 volt, a több mint 50 %-os csökkenés elsődleges oka a szovjet *Aeroflot* Nyugat-Afrika viszonylatában Ferihegyen keresztül repülő járatainak folyamatos forgalomcsökkenése volt. A magyar légitársaság mellett a legjelentősebb külföldi vállalat a keletnémet *Interflug* volt, amely járataival 227.908 be- és kilépő utas utazott (9,4 %). Ezt az *Aeroflot* követte 165.123 fővel (6,8 %), majd a *Lufthansa* 121.489 utassal (5 %) a negyedik helyen állt, míg a lengyel *LOT* 99.045 személlyel (4,1 %) vette ki a részét a forgalomból.²⁸⁹

Rendkívüli események Magyarországot érintő nemzetközi légijáratok esetében, 1973–1989

Budapestet (is) érintő légi járatok szerencsétlenségei sajnos az 1970-es évek második felében is előfordultak, ezek mindegyike ráadásul a magyar légiközlekedési vállalatot érintették.

A *MALÉV* HA-MOH lajstromjelű *Il-18V* típusú repülőgépe 1975. január 15-én már két napja Berlin-Schönefeld (Kelet-Berlin) repülőtéren várakozott a kedvezőtlen időjárás miatt. A repülőgép végül utasok nélkül, az ismertetett nap délutánján felszállhatott, hogy MA-801/A számon Budapestre hazatérhessen. Azonban a ferihegyi rossz látási viszonyok miatt a légijármű, leszállás közben a budapesti leszállópálya és annak „B” jelű gurulótája között, 17:21-kor a földnek ütközött és felrobbant. A repülőgép fedélzetén tartózkodó 9 főnyi személyzet az életét veszítette.²⁹⁰

A *MALÉV* HA-LCI lajstromjelű *Tu-154*-es repülőgépével 1975. szeptember 29-én teljesített MA-240-es Budapest–Bejrút járata jelentős késéssel, 23:10-kor szállt fel. A zavartalan út vége felé, már szeptember 30-án hajnali 02:45 körül, 8 perccel a célállomásra történő leszállás előtt, a bejrúti repülőtértől 10 km-re, északnyugatra ismeretlen okból felrobbant, és a roncsok Libanon partjai előtt a tengerbe zuhantak. A repülőgép fedélzetén tartózkodó 10 főnyi személyzet és az 50 utas – köztük egy magyar állampol-

(Augusztus második felében, a *Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság* által bérelt 14 utas-férőhelyes *Let L-410*-es, és a *Balkan* légitársaság 32 utas szállítására is alkalmas *Jak-40* típusú repülőgépe belföldi sétarepüléseket hajtott végre.)

²⁸⁷ > [Első járat borítékja és alkalmi – német nyelvű magyar – postai bélyegzése alapján.]

²⁸⁸ > *Balkan* 1989/1990. évi téli menetrendfüzete.

²⁸⁹ > FÁBIÁN Gyula; *Statistikai Évkönyv*, 1989.: 159. p.

²⁹⁰ > A KPM közleménye a január 15-i repülőgép-szerencsétlenségről. ; SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989.*: 459–463. p.

gár – az életét veszítette.²⁹¹ (A repülőgép szerencsétlenségét, több körülmény miatt is, számos feltételezés szándékosan előidézettnek véli.²⁹²)

A MALÉV HA-LBC lajstromjelű *Tu-134* típusú repülőgépe 1977. szeptember 21-én a MA-203-as számú, Isztambul–Bukarest–Otopeni–Budapest járatot teljesítette. A román főváros repülőterének megközelítésekor, 19 órakor, Coșereni és Urziceni település között (a céltól 39 km-re), a leálló hajtóművek miatt megkezdett kényszerleszállás közben darabokra tört. A repülőgép fedélzeten tartózkodó 8 főnyi személyzet és 21 utas az életét veszítette; a roncsok közül 24 utas kisebb-nagyobb sérüléssel, de élve szabadult ki. A repülőgép ezen útján, a légijármű irányításáért felelős ötfős(!) hajózó személyzetből négy – a repülőgép-parancsnok, a repülőgép-vezető (másodpilóta), a navigátor és a hajózó szerelő – a *BM Kormányőrség* állományából került ki, míg a rádiós navigátor és a légiutas-kísérők a MALÉV dolgozói voltak.²⁹³

A halálos áldozatot (is) követelő légi szerencsétlenségek mellett két esetben „csak” személyi sérüléssel járó rendkívüli esemény is történt Ferihegyen, illetve a budapesti légi kikötő viszonylatában közlekedő légijárművel.

A MALÉV HA-LCF lajstromjelű *Tu-154B* típusú repülőgépe 1981. október 21-én a MA-641-es számú, Amszterdam–Prága–Budapest útvonalának első szakaszát teljesítette, fedélzetén 83 utassal és 9 fő személyzettel. Prága–Ruzyně repülőtér rossz megközelítése miatt a repülőgép-vezető hirtelen és gyors süllyedésbe kezdett a leszállópályánál. Az igen erős földet érés következtében a repülőgép szárny mögötti hátsó szakasza letört, de teljesen nem vált el az elülső kétharmadtól; azonban a pályát még önerőből elhagyta. Az utasok és a hajózó személyzet közül hárman súlyos sérülést szenvedtek, a könnyebb sérültek száma 21 volt. A repülőgépet a sérülései miatt selejtezni kellett.²⁹⁴

Az észak-koreai *Chosonminhang Korean Airways* (CAAK) légitársaság Tripoli–(Budapest–Moszkva–...)–Phenjan különjáratú útvonalát 1979. június 30-án teljesítő *Tu-154*-es repülőgépe, 54 utassal és 16 főnyi személyzettel a fedélzetén, ferihegyi leszállás során komolyabban megsérült. Az eseményt valamennyi utazó túlélte.²⁹⁵

A légijárművek korszerűsödése, valamint az évről-évre növekvő légi forgalom mellett a légiközlekedés egyre biztonságosabbá vált Európában. A majd 2013-ban 28 tagúvá vált Európai Unió tagállamainak területei felett, az 1970-es években még évente átlagosan 312 fő halt meg – műszaki vagy emberi okokra visszavezethető – légi katasztrófákban, az 1980-as évekre e szám már 179-re mérséklődött. Az említett 28 Európai Unió tagország valamelyikében bejegyzett légitársaságok repülőgép-balesetei során, a Föld államai és tengerei felett, évi átlagban az 1970-es években 328-an vesz-

²⁹¹ > A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium jelentése a bejrúti légikatasztrófáról. ; Repülőgép-szerencsétlenség.

A korabeli sajtó szigorúan az *MTI* által kiadott legfontosabb tényeket ismertető közlemények megjelentetésére törekedett, amelyeket ráadásul az újságok belső oldalán közöltek le. A vizsgálatot megközelítőleg 22 nap alatt, a fedélzeti adatregisztrátók felszínre hozása nélkül zárta le az illetékes magyar vizsgálóbizottság.

²⁹² > SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989.*: 469–472. p. ; SZABÓ Miklós: *Terrorselekmények elhárításának időszerű kérdései, ...*: 21. p.

A magyar polgári nemzetbiztonsági szolgálatokat irányító tárca nélküli miniszter utasítására, 2007. nyarán az *Információs Hivatal* és a *Nemzetbiztonsági Hivatal* által készített jelentés szerint nem voltak irattáraikban olyan korabeli, titkosított dokumentumok, műveleti adatok sem, amelyekből a járat katasztrófájának oka megállapítható lehetne.

> NBI-230/07

Az előbbi bekezdésben ismertetett körülmény azonban nem zárja ki, hogy az akkori magyar hírszerző szolgálatok tudomása nélkül következett be – akár a közel-keleti térségből kezdeményezett – idegenkezűség.

²⁹³ > Búcsúzóul. ; Huszonkilenc halálos áldozat. ; SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989.*: 464–466. p.

²⁹⁴ > CSERHALMI: 57–58. p.

²⁹⁵ > FÖLDESI: *Szárnyaszegetten Ferihegyen: a koreai 54-es esete.* ; Web: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19790630-1> (megtekintve: 2019.01.06. 23:00)

tették életüket, az 1980-as években már „csak” 128-an.²⁹⁶ Természetesen az évről-évre növekvő légi forgalom miatt az utazók és a légi katasztrófákban elhunytak száma között jelentősebb arányú volt a csökkenés.

Az 1980-as évek második felében, 1989. tavaszán, a *MALÉV* nemzetközi járatai közül egyet kerítettek sikeresen hatalmukba gépeltérítők, igaz azt külföldön, és Amszterdam felé, továbbút kapcsán.²⁹⁷



²⁹⁶ › *EU transport in figures. 2014.*: 108. p.

²⁹⁷ A *MALÉV* MA-640-es, Budapest–Prága–Amszterdam járatát 1989. március 29-én teljesítő HA-LCN lajstromjelű *TU-154B-2*-es repülőgépet, a prágai tartózkodása idején egy 15 és egy 16 éves csehszlovák állampolgárságú fiú puskával és kézigránát-utánzattal kényszerítette felszállásra. (Az elkövetők a prágai repülőtéren egy utaskísérőt ejtettek túsul és a fedezetében, a kormányváró helyiségen keresztül nyomultak a magyar repülőgépre, amelynél a közbeeső utasbeszállítás már félig megtörtént. A tárgyalások ideje alatt a helyszínrre érkező TABA Lajos prágai magyar főkonzulnak sikerült a két fiataalt rávennie, hogy 82 utas engedjenek szabadon.). A tárgyalások végül a repülőgép felszállását eredményezték, amely úti céljaként Barcelonát jelölték meg. A fedélzeten a 4 főre csökkent személyzet mellett 10 utas és a többiért cserében felajánlkozó prágai magyar konzul maradt. A repülőgép és utasai – az időközben megváltoztatott úti cél szerint – Frankfurt am Main repülőtérre sértetlenül érkeztek meg, ahol a fél órával később, a magukat megadó elkövetőket előállították, s ekkor a túsok szabadon távozhattak.

› Eltérítettek egy *MALÉV*-gépet. ; TOMFORDE

A szerző által minden jog fenntartva! A szerző írásbeli engedélye nélkül a (papír alapú vagy elektronikus változatú) könyv egésze, illetve semelyik részlete sem fordítható le, sokszorosítható, újra kiadható, továbbítható vagy terjeszthető semmilyen formában, sem elektronikus, mechanikus vagy más eszköz által, beleértve a fénymásolást és nyomtatást is.

All rights reserved by the author! No part of this book, neither the whole publication (printed or electronic version) may be translated, reproduced, reprinted, transmitted, or distributed in any form or by any electronic, mechanical or other means, including photocopying and printing, without written permission from the author.

A kereskedelmi légiközlekedés első fénykora, az 1930-as évek közlekedési hirdetéseinek stílusát felidéző könyvborító és a mellékletek térképei SOM Krisztián munkája.

Kiadja: SOM Krisztián / Budapest, 2020 / som.krisztian@hotmail.com

Kiadványterv: SOM Krisztián

A kézirat lezárva: 2020. május 5.

A könyv formátuma: B5 – A két kötet terjedelme: 60,775 (A5) ív

A papír minősége: 80 grammos ofszetpapír

Készült: 16 nyomtatott és sorszámozott példányban, példányonként két kötetben, illetve elektronikus változatban, a két kötet egy fájlban.

SOM KRISZTIÁN

A MAGYARORSZÁGI LÉGI
HATÁRFORGALOM ÉS ELLENŐRZÉSE

II. kötet
1990-től 2019-ig

A magyarországi légi határforgalom és ellenőrzése

II. kötet
1990-től 2019-ig

Minden jog fenntartva! *All rights reserved!*
© SOM Krisztián 2020

A szerző ORCID azonosítója: 0000-0002-6993-2207

Az angol nyelvű összefoglalót („Summary”) EISRICH Zóra,
valamint VERECKEI Bálint segítségével SOM Krisztián fordította.
*The “Summary” was translated into English by Zóra EISRICH,
and Krisztián SOM with the help of Bálint VERECKEI.*

Készült 16 sorszámozott példányban, példányonként két kötetben.
Printed in 16 numbered copies, each copy has two volumes.

Copy number:  számú példány

SOM Krisztián kiadása
Budapest
2020

A légi határforgalom a rendszerváltás utáni Magyarországon, 1990–2007

Az 1989–1990-es rendszerváltás a magyar légi kapcsolatokban jelentős változást hozott. A szovjet-barát afrikai országok felé a korábbihoz képest csökkent a Ferihegyen átutazó utasok száma, s az *Aeroflot* 1990-ben meg is szüntette a nyugat-afrikai járatainak budapesti leszállásait. A volt, vagy továbbra is szocialista országok légitársaságai már 1990. tavaszán 25 %-kal növelték egymás állampolgárai részére – a továbbra is még kedvező árú – menetjegyeik végösszegét. Az európai kommunista kormányzatok hatalomból történő kiszorulásával, bukásaival megkezdődött a valódi piacgazdaság kibontakozása. Mindehhez társult, hogy a magyarországi bruttó fizetések reálértéke 1986-tól fokozatosan csökkent (az majd 1996-ban 30 éves mélypontra került).¹ Ez a korábbi „keleti tömb” repülőtereinek egymás közötti légi forgalmára számottevő hatással lett, egyes viszonylatokba jelentősen csökkent a magyar főváros légi kapcsolata. A ferihegyi járatok egyre inkább nyugat-európai célállomások felé váltak hangsúlyossá, mind járat-, mind utasforgalomban.

A budapesti repülőtér forgalmában több szempontból is jelentőséggel bírt az 1990-es évek legelejének zsidó kivándorlási hulláma. A Szovjetunió és Izrael Állam között ekkor sem légi összeköttetés nem volt, sem a diplomáciai kapcsolat nem állt még helyre. A szovjet kormány 1987-re, majd 1989-ben tovább enyhítette a zsidó vallású állampolgárai jelentős részének a kivándorlás lehetőségét Izraelbe. Azonban Izrael 1989-re a korábbinál szigorúbban szervezeten kívánta azt lebonyolítani, egy olyan harmadik országon keresztül, amely kizárólag a zsidó állam felé biztosítja az átutazást.² A budapesti repülőtér kedvező fekvése folytán, és ebből kifolyólag az *Aeroflot*, az izraeli *El Al* és a *MALÉV* 1989. utolsó hónapjaitól egyre jelentősebb részt vállalt a **szovjetunióbeli zsidó vallásúak 1989–1992. évi kitelepedésében**. Ez mellett 1990. januárjától már közlekedtek közvetlen Moszkva–Tel Aviv különjáratok is, azonban a *Palesztin Felszabadítási Szervezet* február közepén kérte a szovjet kormánytól ennek felfüggesztését. (Ezzel használva ki azt a helyzetet, hogy a kivándorlók jelentős része hátha mégsem a közel-keleti államba utazik tovább.) Ezt – az arab államok növekvő nyomása miatt – napokon belül teljesítette Moszkva.³ Az előbbiekből következően, 1990. év elején Ferihegyről egyes napokon akár 950–1.000 zsidó bevándorló is érkezett Tel Avivba,⁴ akik február végére döntően már Budapesten keresztül – kisebb részben továbbra is Bukarest érintésével – utaztak.⁵ A szovjet légiforgalmi vállalat a kivándorlási időszak jelen-

¹ Az 1979. és 1982. közötti magyarországi bruttó bérek reálértéke volt a legmagasabb: az 1960. évinek 158–160 %-a, addig az 1990-ben már csak 142 %-ot, majd 1991-ben 132 %-ot, végül 1996-ban mindössze 112 %-ot tett ki.

² [A *Központi Statisztikai Hivatal* http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_hosszu/h_qli001.html világhálós honlapon közzétett, a magyarországi, gazdaságilag aktívak bruttó átlagkeresetének és reálértékének alapján; megtekintve: 2018.01.06. 21:00]

³ Az 1988. évben nagy számban, – főként családjegyzés címén szerzett beutazó-vízumokkal – a Szovjetunióból kivándorlók Bécsen keresztül utaztak Izrael felé. Azonban, igen nagy arányban a Tel Avivba induló járat helyett az Egyesült Államok felé folytatták útjukat. Ezt – a bevándorlók arányának folyamatos csökkenése miatt – Izrael sérelmezte, azonban Ausztria és az Egyesült Államok nem akadályozták. Ebből eredően az izraeli kormány már 1988. tavaszán más útvonal kiépítése mellett foglalt állást, akkor átszálló repülőterként még csak Bukarest volt az elképzelés (amelyet hamarosan igénybe is vehettek), a tervezetet azzal kiegészítve, hogy a vízumot nem Moszkvában, hanem majd a román fővárosban kapják meg az igénylők. (A láttamozás megadásának helyén végül nem változtattak.)

⁴ *MTI: Ausztria - Izrael.*

⁵ *MTI: Kivándorlás - PFSZ-küldöttség Moszkvában. ; MTI: Szovjet zsidók – Magyarország.*

⁶ STEINERNÉ MOLNÁR: 43. p.

⁷ *Szovjet zsidók - Magyarország.*

tős részében – a menetrendi forgalmától függetlenül – napi két-három *Tu-154*-es, és esetenként *Il-86*-os repülőgéppel is teljesített kiegészítő járatot Moszkva–Budapest útvonalon (amelyek aztán üresen repültek vissza). A Ferihegy 1-re érkező kivándorlókat azután azonos utasbefogadó-képességű *El Al* repülőgépek szállították Budapest–Tel Aviv különjárataikon. Amennyiben a kivándorlókat az *Aeroflot Il-86*-os repülőgéppel hozta a magyar fővárosig, akkor annak utasait az *El Al Boeing 747*-es repülőgépe szállította tovább.⁶ A *MALÉV* kisegítő járatai Moszkva–Budapest, illetve Budapest–Tel Aviv útvonalon közlekedtek, esetenként naponta több alkalommal is.⁷ Amennyiben az utasok Budapesten terminált váltottak (azaz útjuk csak egyik szakaszát tették meg a magyar légitársasággal), akkor őket külön busszal fuvarozták át az indulásuk szerinti utasforgalmi épülethez. Az átszálló kivándorlókat az érkezéskor „transzit-kártyával” látták el, amely beszállásig helyettesítette a továbbúti beszállókártyát.⁸ A magyar vállalat 1990. március 21-ig 90 menetrend szerinti és további 72 kiegészítő járatot bonyolított le a legforgalmasabb izraeli repülőterre. Azonban egy palesztin szervezet az érintett légitársaságokat és repülőtereket megcélzó, március közepi fenyegetése miatt a *MALÉV* március 21-én ideiglenesen leállította a kivándorlók szállítását, utasai biztonsága érdekében.⁹ Ezt követően megerősítették és megszigorították a ferihegyi biztonsági ellenőrzéseket.¹⁰ Azonban a szovjet és izraeli légitársaságok nem rendelkeztek hasonlókról, így ők tovább közlekedtették budapesti kisegítő útjaikat is. Addig megközelítőleg 17.500 kivándorlót a *MALÉV*, és 22.500 főt az *Aeroflot–El Al* járatpár szállított Izraelbe. A *MALÉV* kisegítő járatainak további felfüggesztése miatt, március 28-án a közlekedésért felelős miniszter felmentette a vállalat vezérigazgatóját, és intézkedett a charter-járatok újraindításáról is, amely majd napokon belül ismét indításra kerültek.¹¹ Ennek következtében a magyar vállalat másnaptól, március 29-től már ismét felvett kitelepülni szándékozó utasokat, egyelőre csak a mindvégig közlekedő Budapest–Tel Aviv, heti három menetrend szerinti járatokra, majd április 2-ától a kisegítő *MALÉV*-járatokat is megindították.¹² A kitelepülők Izraelbe szállításában a következő jelentősebb szünet majd 1991. január közepe és márciusa között következett be, az Öböl-háború okozta szükségszerűség miatt (ld. alább ismertetve).

A Ferihegy 1-re érkező, Szovjetunióból kivándorló zsidók egy számottevő része csak másik napszakban, vagy a következő napon folytatta útját a magyar fővárosból. Az ő részükre hamarosan Budapest-Csepel lakóövezetének északi részén, egy többszintes – korábbi szovjet laktanya felújításával kialakított – szállón biztosítottak átmeneti elhelyezést, egyszerre legfeljebb 600 fő részére.¹³ Az ilyen utasokat a városba szállító buszokat egy-egy felvezető és záró rendőrségi gépkocsival biztosították, akár csak az útjukat a repülőterre vissza. A kivándorló izraeliták – állampolgárságukról szükségszerű lemondása miatt – szovjet hontalan úti okmánnyal, és a Csepelen időzők

⁶ > [NÉMETH Tibor c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

⁷ > [KURUCZ Imre c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

⁸ > [GÁL Ferencné c. r. ftzls. és PATAKINÉ BALÁZS Rita c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

⁹ > STEINERNÉ MOLNÁR: 43–44. p. ; *MTI: MALÉV - szovjet fogadtatás*.

¹⁰ Az Izraelbe induló repülőgépek csomagterébe bepakolandó poggyászokat a légijárművek mellé felsorakoztatták. Ezt követően az utasoknak, a lépcsőn történő felmenetel előtt meg kellett mutatnia azok közül a sajátjait, amelyeket azután a csomagterébe helyeztek el. A forgalmi előtereken fokozták a gépkarabéllyal felszerelt határőr sorkatonák szolgálatát, valamint polgári ruhás fegyveres rendvédelmi dolgozók is részt vettek a közbiztonság fenntartásában.

> [A Magyar Televízió 1990.04.23-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/02056_1990 (megtekintve 2019.01.16. 23:00)]

¹¹ > *MTI: Nem lesznek charter-járatok Izraelbe. ; MTI: Németh Miklós levele a Zsidó Világkongresszus elnökéhez. ; MTI: Szovjet zsidók útja Izraelbe Magyarországon keresztül (2–3. rész)*

¹² > *MTI: Malév-sajtótájékoztató - Nem lesznek charter-járatok Izraelbe.*

¹³ > *MTI: Hájim Herzog programja (2. rész) - kivándorló tábor. ; [NÉMETH Tibor c. r. ftzls. adatközlése alapján.]*

a szükséges magyar vízummal utaztak Izrael felé. Előfordult, hogy utóbbiak kiléptető határforgalom-ellenőrzésére az átmeneti szálláson, közvetlenül a Ferihegyre szállításuk előtt került sor.¹⁴ Sokuk – a biztosított kereteken belül – értékeiket és ingóságait is vitték magukkal, köztük akár számovárt, sőt volt példa, hogy baromfikat is.¹⁵ A *MA-LÉV*-járatral érkező, majd ugyanezen légitársasággal továbbutazó kivándorlók kétszer estek át utasbiztonsági ellenőrzésen. Első alkalommal a megérkezésükkor, miután a 2-es utasforgalmi épület induló szintjére felérkeztek, és átestek az átszálló útlevél-ellenőrzésen. Másodjára akkor, amikor az Izraelbe készülő járat beszállító-kapujának üvegfalú váróterembe léptek. Mindkét utasbiztonsági ellenőrzést a rendes átszálló szolgáltatási helyen hajtották végre, oly’ módon, hogy egy terelőajtót nyitottak meg az említett váróhelyiség megközelítésére, és a nemzetközi csarnokból az induló váróterembe irányították a kivándorlókat.¹⁶ Az 1989. év nyarától 1991. júniusáig terjedő két évben 125 ezer kivándorló zsidó utazott át Ferihegyen, átszállással, illetve a csepeli éjszakázást követően átutazással.¹⁷

Az igen jelentős mértékű izraeli kivándorláshoz sajnálatos módon egy **ferihegyi terrortámadás** is kapcsolódott. Az egyik, kivándorlókat Csepelről (Kispest irányából) a repülőtérre szállító autóbusz mellett 1991. december 23-án délelőtt, 9 óra 40 perckor a ferihegyi repülőtér 1-es utasforgalmi épülete előtt nem sokkal érte váratlan támadás. A *Rote Armee Fraktion (Vörös Hadsereg Frakció)* terrorszervezet két német tagja, a főút mellett parkoló személygépkocsiba rejtett 80 kg-os robbanószerkezetet hozott működésbe, távirányítással. A busz elhaladása előtt elsietve felrobbantott pokolgép a szállító jármű 33 utasa közül négynek könnyebb sérüléseket okozott. Azonban a felvezetést végző járőr-gépkocsiban ülő két rendőr súlyos, maradandó sérüléseket szenvedett.¹⁸ A robbantás helyszínét – a mentés és helyszínelés idejére – igen rövid időn belül lezárta a *Budapesti FEP* biztosító százada, és a rendőrség szolgálatban lévő repülőtéri állománya.¹⁹ Hamarosan jelentős rendőri erőket is a helyszínre vezényeltek. Ezt követően valamennyi hivatásos útlevélkezelő – a *FÉG* által gyártott és 1960-as évektől a *Határőrségnél* is rendszerben álló – *PA-63* típusú pisztollyal szerelték fel, addig csak a sorállományúak viselték azt.²⁰

A fenyegetések, majd a terrortámadás ellenére 1989. második felétől 1992. első feléig összesen, több mint 150 ezer szovjetunióbeli izraelita vallású vándorolt ki Budapestén keresztül Izraelbe.²¹ (A Szovjetunióból minden úton és módon, Izraelbe történő

¹⁴ > [H. D. adatközlése alapján.]

¹⁵ > [NÉMETH Tibor c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

¹⁶ > [KURUCZ Imre c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

¹⁷ > *MTI: Hájim Herzog programja (2. rész) - kivándorló tábor. ; MTI: Szovjet zsidók útja Izraelbe Magyarországon keresztül (2–3. rész)*

¹⁸ > *MTI: Merénylet kivándorló zsidók ellen a 4-es úton. ; MTI: Tizenkét évet kapott a ferihegyi busz robbantója. ; STEINERNÉ MOLNÁR: 44. p.*

Az országot azonnal elhagyó német elkövetők pontos kilétére sokáig nem derült fény, a nyomozást 1992. decemberében lezárták. Végül, az elkövetők egyikét 2004-ben bíróság elé állították, többek között a budapesti merénylet elkövetéséért.

¹⁹ > [Korabeli, a biztosításról készült mozgókép-híradás felvétele alapján.]

²⁰ > [KURUCZ Imre c. r. ftzls. és PATAKINÉ BALÁZS Rita c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

²¹ A kivándorlók egy jelentős részét a *MALÉV* szállította. A szovjet és izraeli vállalat forgalmát jól szemléltetik a *Központi Statisztikai Hivatal* által közzétett, 1990. és 1991. évi légiközlekedési adatok. A korábban megközelítőleg egyensúlyi számok ellenére 1990-ben 95.536 fő érkezett Budapestre *Aeroflot*tal és csak 55.339 fő indult Ferihegyről (az indulók és érkezők adatai az összesen 11.925 fő átutazóval együtt kerültek közlésre). Az *El Al* esetében ugyanekkor ez 99.267 induló és 16.888 érkező utast jelentett. Az 1991. évben az arányok csökkentek, a két külföldi vállalat esetében: 47.968 érkező *Aeroflot*-utas a 37.688 induló ellenében, míg 40.121 induló *El Al*-utas a 14.295 ellenében. 1992-ben mindkét társaság esetében már kiegyensúlyozott érkező–induló számokról lehet beszélni.

> *Statisztikai Évkönyv, 1990.: 154. p. ; Statisztikai Évkönyv, 1991.: 153. p. ; Statisztikai Évkönyv, 1992.: 175. p.*

kivándorlás 1990-ben és 1991-ben volt a legmagasabb, az utána következő években az előbbi időszaknak az már csak felét, harmadát érte el.)²²

A határforgalom-ellenőrzésben, és különösen a határőrizetben eredményezett jelentősebb változást a magyar büntető törvénykönyv 1990. január 1-jén hatályba lépő módosítása. Ez szerint a tiltott határátlépésnek már csak a fegyveresen elkövetése minősült bűncselekménynek, míg a többi módja – ha más bűncselekményt nem valósítottak meg (például légitársaság önkényes hatalomba kerítése) – szabálysértés lett. A tiltott határátlépésre irányuló előkészület, valamint az előkészületről tudomás esetén, a feljelentés elmulasztása többé nem volt büntetendő.²³

A brit *Royal Air Force Aerobatic Team* (közismertebb nevén: *Red Arrows*) műrepülő csoport 1990. június 25-én délután Ferihegyre látogatott, kijeji útjuk kapcsán. Leszállása előtt, a kilenc BAe Hawk T1 típusú repülőgép bemutató-repüléssel tisztelgett az összegyűlt nagyszámú érdeklődők előtt. Az igen jelentős nézőközönség egy része a 2-es terminál forgalmi előterén, gépállóhelyein foglalhatta el megfigyelő-állásait, ott szabadon mozoghattak a repülőgépek között, és akár alattuk is.²⁴ Mindez a forgalmi előteret felügyelő határőr biztosító század állománya részére jelentős feladatot rótt.

Magyar vadász-repülőgépek az állam- és kormányfők különjáratú repülőgépeinek díszkíséretet az 1990-es rendszerváltást követően már nem adtak. Azonban az 1990-es évek legelején a magyar légter határára még alkalmanként katonai repülőgép-pár fogadott rendezvényre érkező NATO²⁵ tagállami repülőgépeket.²⁶

Az 1990. év júniusa és júliusa folyamán a **tiranai magyar nagykövetségen negyven albán** kért menedéket, jobb megélhetést kínáló országba történő elutazás reményében. A külképviseleten a magyar *Külgyminisztérium* – a magyar kormány döntése alapján – végül úgy tudott segíteni, hogy a 39 albán állampolgárt a *MALEV* különjáratú *Tu-134*-es repülőgépével, orvosi kíséret mellett július 13-án Budapestre szállította (további 5 utast az albániai bolgár képviseletről szállították Ferihegyre, ahonnan Szófia felé utaztak tovább). A 39 főből 32 tovább szándékozott utazni Magyarországról, elsősorban az Amerikai Egyesült Államokba. A személyeket érkezéskor alapos hatósági ellenőrzésnek vetették alá, majd beléptetésre, és a csillebérci üdültáborban elszállásolásra kerültek.²⁷

Az 1990-es év során, a magyar rendszerváltás bekövetkeztével egyre több, afrikai és ázsiai érkezett a céllal Magyarországra, hogy innen Nyugat-Európa felé továbbmenjen vagy akár huzamosabb ideig itt maradjon. A belügyi szervek októberi idegenrendészeti akciói során több tucat közel-keleti és dél-ázsiai állam polgára került előállításra, akik jogszerűtlenül tartózkodtak a magyar állam területén. A hatósági eljárások lezárását követően, az *Országos Rendőr-főkapitányság* a Szíriába és Pakisztánba történő **(haza)szállításuk érdekében különjáratú repülőgépet szervezett**. Az első járat 1990. november 13-án indult, amely teljesítésére a *MALEV*től béreltek légitársaságot, az utaztatás teljes költsége 5,5 millió akkori forint volt. A Budapest–Damaszkusz–Karachi útvonalon közlekedő magyar repülőgép 22 libanoni és 11 pakisztáni állampol-

²² > STEINERNÉ MOLNÁR: 44., 46. p.

²³ > 1989/XXVIII. tv. 20. § (2) bek.

²⁴ > TAHIN

²⁵ Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

²⁶ > n. n. m.

A kecskeméti katonai reptőlőterre, vendégként első alkalommal érkező két amerikai *General Dynamics F-16*-os vadász-repülőgépet a magyar légterbe történő belépéskor két pápai *MiG-21*-es fogadta, majd ők adták a díszkíséretet kötelekben az alföldi légi támaszpontig.

²⁷ > Többségük dédelgeti az amerikai álmot.

gárt (összesen köztük 7 gyermeket) szállított; a kíséretüket 13 rendőr (köztük 8 kommandós) alkotta.²⁸

A *MALÉV* a franciaországi járatait 1990. március 25-től, a nyári menetrend bevezetésével az Orly repülőtérnél jelentősebb forgalmat lebonyolító Párizs-Charles de Gaulle (Roissy-en-France) légikikötőbe közlekedtette. Ekkortól a milánói járatok Milánó-Linate helyett a nagyobb Milánó-Malpensára repültek (majd az 1995. ősztől egy ideig – a malpensai repülőtér átépítésének egy időszakában – ismét a Linatéra érkeztek és indultak). Szintén 1990. március végétől kezdődően, a *MALÉV* Budapest–Köln, Budapest–Stuttgart járatokat indított; előbbi a *Lufthansa*-val közösen heti hatszor, utóbbit a magyarok egyedül, heti háromszor repülték oda és vissza. A magyar légitársaság újraindította a Budapest–Kijev útvonalat is, heti egy alkalommal, *Tu-134*-es repülőgéppel repülve azt (addig csak az *Aeroflot* repülte azt). Ekkortól a magyar légitársaság a Budapest–Stockholm viszonylatot már a koppenhágai leszállás nélkül teljesítette, valamennyi (heti hat) dániai útvonala önálló járat lett. A barcelonai útvonal továbbra is csak a nyári időnyben, 1990-ben június eleje és szeptember vége között közlekedett, ugyanekkor a madridi járatok száma heti kettőről háromra növekedett. A *MALÉV* – az olasz *Alitalia*-val közös üzemeltetésben –, rövid ideig Budapest–Pisa légi járatot is fenntartott az 1990-es évek legelején.²⁹

A ferihegyi repülőtér legforgalmasabb légi kapcsolata 1990. nyarán még továbbra is a keletnémet Berlin-Schönefeld repülőtérrel volt. Július folyamán hetente és irányonként, menetrend szerint 60 repülőgép közlekedett a *MALÉV* és az *Interflug* üzemeltetésében. A járatokat teljesítő repülőgépek egy hét folyamán összesen akár 6.688 utas szállítását is lehetővé tették irányonként. Drezdába akkor 11, Erfurtba 3 járatpár közlekedett a lipcsei viszonylat mellett.³⁰

A *Pan Am* 1990. május 24-től heti kétszer New York-JFK–Bécs–Budapest–New York-JFK és egyszer ellenkező irányú járatot teljesített, továbbra is *Airbus A310*-es típussal. Ezek mellett New York-JFK–Frankfurt járatához kapcsolva heti egy Frankfurt–Budapest–Dubrovnik, szintén május 24-től további egy–egy Frankfurt–Budapest–Bukarest és Frankfurt–Budapest–Krakkó útvonalat repült *Boeing 727*-es típussal. A magyar fővároson keresztül repült szárnyvonalak mindegyikét október 27-én megszüntette az egyesült államokbeli légitársaság (*Pan Am* járatszámon továbbra is szerepeltetett Budapest–Frankfurt útvonalat – amely a német repülőtéren, járatcserével a new yorki járatokra biztosított átszállást – a *MALÉV* üzemeltette). A *Pan Am* egyre fokozódó anyagi nehézségei miatt – a legtöbb európai útvonallal egy időben – a New York-JFK–...–Budapest átszállás nélküli járatait 1991. november 3-án a szintén amerikai *Delta Air Lines Inc.* vette át.³¹

A török *Turkish Airlines (Türk Hava Yolları)* légitársaság 1990. május 9-én újból megnyitotta Isztambul–Budapest járatát, amelyet *Douglas DC-9-30*-as repülőgéppel, heti két alkalommal teljesített.³² E járata ekkor csak rövid ideig, 1991. elejéig üzemelt. Az *Aeroflot* Ferihegyet érintő egyetlen megmaradt nyugat-afrikai járata, a *Tu-154*-es típussal, már csak havonta teljesített Moszkva–Budapest–Casablanca–Nouadhibou–Bis-

²⁸ > *MTI*: Különgépen távoztak. ; [RÓZSAHEGYI Tibor, az *MTI* fotóriporterének 1990. november 13-án készült fényképfelvétele alapján. Web: <https://archivum.mtv.hu/photobank/item/MTI-FOTO-Ylp0djVzblNNdUorV2o3UU5KRkVnUT09> azonosítószám: MTL-FOTO-915520, megtekintve 2019.07.09. 23:50-i állapot szerint.]

²⁹ > *MALÉV* 1990. évi nyári menetrendfüzete. ; *Repülési Lexikon*. I. kötet, 35. p. „Alitalia” címszó. ; Új menetrend új járatokkal a *MALÉV*-nál.

³⁰ > *Interflug* 1990. évi nyári menetrendfüzete.

³¹ > *Ferihegyi pillanatok*: 22. p. ; *Pan Am* 1990. áprilisi menetrendfüzete. ; *Pan Am* 1990. májusi menetrendfüzete. ; *Pan Am* 1990. októberi menetrendfüzete. ; *Pan Am* 1991. májusi menetrendfüzete.

³² > FÖLDESI: Budapestre repül a török légitársaság.

sau útvonal 1991. március 13-án érintette utolsó alkalommal a magyar főváros repülőterét.³³

Irak 1990. augusztus 2-a első óráiban megtámadta, majd már aznap délre megszállta a Kuvait Államot. Ebből kifolyólag a *MALÉV* még aznap felfüggesztette a bagdadi, kuvaiti, abu dhabi-i és dohai repülőterekre közlekedő járatait. Az addigi Budapest–Kuvait–Dubai magyar járatot a kuvaiti leszállás nélkül, Budapest–Dubai útvonalon kívánták teljesíteni, azonban már augusztus 3-án azt is szüneteltették. A bagdadi végállomással szervezett járat ekkortól csak a menetrend szerinti közbeeső állomásig, Larnacáig repült.³⁴ Az iraki támadás miatt a bagdadi és kuvaiti magyar külképviseletek 1990. augusztus 19-re megszervezték a lehető legtöbb magyar állampolgár távozását Irakból és Kuvaitból, összesen 170 főét. A *Külgyminisztérium*, a jordániai Ammanba megérkezett evakuáltakat augusztus 21-én, a *MALÉV*tól bérelt két repülőgéppel szállította haza. A két légitársaságra ideiglenesen nemzetközi jelzésként, vörös keresztet festettek.³⁵ Egy hónappal később, a kuvaiti harcok és iraki megszállás elől menekült helybeliek megsegítésére 40 tonna észak-amerikai segélyszállítmány fuvarozására kapott megbízást a *MALÉV*. Az 1990. szeptember 19-én, egyszerre indított három *Tu-154*-es repülőgép Amman repülőterén szállt le rakományával.³⁶

Az 1990. október 25-én (csütörtökön), a magyar taxisok forgalombénító tüntetésével kezdődő, „**taxisbloká**d” néven a köztudatba kerülő rendkívüli esemény másnapra a magyar főváros életét leállította. Ez idő alatt a ferihegyi repülőtér – kisebb késésekkel ugyan, de – folyamatosan üzemelt,³⁷ azonban az induló utasok jelentős része ha el is tudta érni a légikikötőt, az rendkívül nehézkes volt, az érkezők pedig hasonló körülmények között jutottak be a belváros felé.³⁸ A jelentős közlekedési nehézségek enyhítésére, a szükség- és célszerűség okán, a budaörsi *Repülőgépes Szolgálat (RSz)* már október 26-án Budapest–Budaörs–Budapest–Ferihegy útvonalú (mindössze 20 km-es) belöldi légi különjáratot nyitott két, 14 utas-férőhelyes *Let L-410*-es repülőgéppel. Ezen túlmenően, ugyanattól a naptól helikopter közlekedett Budapest–Margitsziget északi részéből, az akkori Ramada Szálloda füves parkja, majd másnaptól, ez mellett a Budapest–Újlipótváros Hotel Helia előtti tér és Ferihegy között.³⁹ A kialakult fővárosi helyzet jelentős hatással volt a repülőtéren szolgálatot ellátó határőrökre is. A blokádején, a *Ferihegy-1 FEP*-et – a forgalmi helyzet miatt a légi kikötőbe kijutni nem tudó hivatásos állományú útlevélkezelők helyett – a Ferihegy 2 utasforgalmi épületben azonos feladatot ellátó sorállományú határőrökkel erősítették meg.⁴⁰ A repülőtér október 28-a (vasárnap) hajnaltól ismét megközelíthetővé vált tömegközlekedéssel, ezzel együtt a légi forgalom is teljesen helyreállt.⁴¹ Azonban a taxisblokáde – az ismét estébe nyúló tárgyalások eredményeként – aznap, október 28-a késő este ért véget.

A magyarországi rendszerváltás hatására, az európai tőkés, ténylegesen demokratikus országok sorra kötötték a magyar kormánnyal a **vízumkényszer kölcsönös eltör**

³³ > *ABC*. 1990. október

³⁴ > *MTI*: Változások a Malév járatokon. ; Szünetelő közel-keleti repülőjáratok.

³⁵ > Amman felé tartanak a magyarok. ; BENCZE ; Előkészületek az evakuálásra.

³⁶ > Segélyszállítmány Ammanba.

³⁷ > *MTI*: Nem indult meg a közlekedés a fővárosban.

³⁸ Kezdetben az egyedüli lehetőségként, vasúttal volt fenntartható a kapcsolat Ferihegygyel. A repülőtér két termináljáról a *MALÉV* különjáratú busszal Szemeretelep vasúti megállóhelyre vitte az utasokat, ahonnan a *MÁV* ceglédi járataival a Nyugati-pályaudvar felé lehetett utazni tovább, ugyanez volt a lehetőség a belváros felől is.

> *MTI*: Hogyan menjünk Ferihegyre?

³⁹ > *MTI*: Léghíd Budaörs–Ferihegy között.

⁴⁰ > [KURUCZ Imre c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

⁴¹ > *MTI*: Megközelíthető a repülőtér is.

léséről szóló kétoldalú megállapodásokat. Ennek megfelelően a népesebb országok közül az olasz állampolgárok 1990. március 18-tól, a Német Szövetségi Köztársaság honosai május 1-től, a franciák július 15-től, majd az egyesült királyságbeli britek október 1-től váltak vízummentessé a Magyar Köztársaságba. A magyar-német egyezmény alapján a nyugatnémet állampolgárok személyazonosító igazolvánnyal is beutazhattak Magyarországra. Az Amerikai Egyesült Államok polgárai, a magyar kormány egyoldalú kedvezménye alapján 1990. november 1-től léphettek be beutazási láttamozás nélkül.⁴² Ez rövid időn belül számottevő hatást gyakorolt az utasforgalom ellenőrzésében, hiszen – a volt szocialista országok korábban is vízummentes állampolgárai mellett – így már az utazók túlnyomó többségénél a vízum meglétét és érvényességét nem kellett ellenőrizni, s az ezzel megszűnő beutazó-lapokra sem kellett felvezetni az előírt adatokat oly nagy számban. Újabb vízummentességi megállapodások még a következő években is hatályba léptek, azonban Magyarország esetében, Európa országai viszonylatában ez 1991. tavaszára már teljeskörűen megvalósult. Ebből eredően a ferihegyi határátkelőhelyen kiadott vízumok száma folyamatosan csökkent, különösen az 1989. évihez képest volt látványos a visszaesés.

A Ferihegy 1 és Ferihegy 2 utasforgalmi épületekben a határforgalom-ellenőrzés feladatellátás és a szolgálatot ellátó állomány számos különbséggel bírt. Ezek egy része a légi forgalom összetételéből eredt, míg az útlevélkezelők jogállása is eltérő volt 1991. előtt. Ferihegy 2 légi határátkelőhelyen az útlevélkezelői feladatokat sorállományú határőrök („segéd-útlevélkezelők”) látták el. A rendfokozat nélküli határőrök mellett néhány tisztes is végezte e feladatot; utóbbiak az úti okmány ellenőrzése mellett a belépő, illetve kilépő területre beosztottak területelhagyását is engedélyezték, nyilvántartották. A területparancsnoki szolgálatot hivatásos tiszthelyettesek látták el, ők végezték az intézkedést igénylő esetek lebonyolítását is. Az átkelőhely ügyelete az 1990-es évek első harmadáig tiszti rendfokozatú határőr volt. A be- és kilépő területen az 1-es számú fülkék voltak kijelölve – táblával is jelezve – a légijárművek személyzetének és a diplomata útlevéllel utazók ellenőrzésére, más okmánnyal rendelkező magyar állampolgárokat itt csak külön engedéllyel kezelhették.⁴³

A MALEV járáthálózatából és üzletpolitikájából adódóan, a 2-es utasforgalmi épületen belül nagyszámú utas szállt át; az esetlegesen terminált váltó légi utasokat belső járatú busz szállította át. Az ilyen utasok útlevél-ellenőrzésére, közvetlenül az átszálló utasbiztonsági ellenőrzés előtt elhelyezett, a be- és kilépő útlevélkezelő fülkékkel azonos kialakítású, négy munkaállomás (a lépcsőfeljáró két oldalán 2–2) állt rendelkezésre. Azonban 1990-ben általában mindössze egy „nyilvántartó” határőr ellenőrizte az átszálló személyeket. E határőr átléptető-bélyegzőt nem kapott feladata ellátásához, amely a kigyűjtők névsorai alapján, az átszálló utasok, valamint úti okmányainak és

⁴² > 1/1990. Korm. r. ; 37/1990. MT. r. ; 58/1990. Korm. r. ; 102/1990. Korm. r.

A fentebb felsoroltakon kívül, az ismertetett dátumtól az alábbi államok polgárai léphettek be Magyarországra vízum nélkül: San Marino Köztársaság 1990. május 7-től, Dán Királyság június 15-től, Norvég Királyság július 15-től, Spanyolország és Andorráé július 20-tól, Svájci Államszövetség és Liechtensteiné augusztus 22-től, Izlandi Köztársaság augusztus 24-től, Írország október 1-jétől, majd 1990-ben utolsóként lépett életbe az Argentin Köztársasággal kötött megállapodás, 1990. december 15-én, majd Monacóval másnap, december 16-án. A belső határellenőrzéstől is mentes BeNeLux államokat alkotó Belgiummal, Hollandiával és Luxemburggal 1991. február 1-jén, egy időben lépett életbe kölcsönös vízummentességi egyezmény.

A legtöbb vízummentességi megállapodás, magyar részről az engedélyezett tartózkodási időtartamot beutazásonként állapította meg. Ebből eredően ez – közel másfél évtizedig – könnyen kijátszható volt, hiszen a tartózkodási idő lejártá előtt egy félnapos ausztriai, (cseh)szlovákiai, stb. látogatással újra kezdődött a tartózkodási jogosultság ideje.

> 3/1990. Korm. r. ; 67/1990. Korm. r. ; 21/1991. Korm. r. ; 22/1991. Korm. r. ; 29/1991. Korm. r. ; 31/1991. Korm. r. ; 32/1991. Korm. r. ; 59/1991. Korm. r. ; 109/1991. Korm. r.

⁴³ > [KURUCZ Imre c. r. ftzls. adatközlése alapján.] ; [RÁCZ Beatrix r. örgy. adatközlése alapján.]

továbbúti vízumaik ellenőrzése volt. Az ellenőrzött utasok számát vonások révén egy nagy táblázatba kellett felvezetni, aszerint, hogy honnan hová utaztak. E feladatokat minden esetben az utas indulása szerinti határátkelőhely nyilvántartója végezte el. Az éjszaka óráiban e szolgálatra nem volt beosztva határőr. A nyilvántartók csak eseti jelleggel teljesítettek be- vagy kiléptető útlevélszolgálati feladatokat.⁴⁴

A Ferihegy 1 és Ferihegy 2 utasforgalmi épületben kialakított kormányzati várótermekben folyamatos határőr útlevélszolgálatot láttak el az 1990-es évek közepéig, abban az esetben is, ha állami utazás az adott napszakban nem történt. Ferihegy 2 kormányvárójában sorállományú segéd-útlevélszolgálatos látta el a határforgalom-ellenőrzés feladatát, míg az 1-es terminálon hivatásos személy.⁴⁵

A belépő, kilépő és átszálló fülkék mellett további egy sorállományú segéd-útlevélszolgálatos teljesített szolgálatot Ferihegy 2 épületegyüttesének légi oldalán, az 1-es terminál felé induló aszfaltút kezdeténél, illetve az érkező határterületen, a vámellenőrzés „piros folyosó”-jánál lévő szolgálai átjárónál is. E két felállítási helyen, a repülőtéren dolgozók azonosító belépőkártyáit és mozgásuk jogosultságát ellenőrizték. Az útlevélszolgálatos és nyilvántartó feladatokat a sorállományú határőrök is a rendszeresített barna félcipőben, azonos színű pantallóban, valamint fehér ingblúzban hajtották végre.⁴⁶ A szolgálati átjárók és a forgalmi előtér őrzését Ferihegy 1 terminálon is sorállományú határőrök végezték.

A Ferihegyen útlevélszolgálatos sorkatonák elhelyezése a legénységi épület második emeletén volt kialakítva, egy szinten a törzsszakasz állományával. A biztosító század határőreinek körletei az első emeleten voltak. A segéd-útlevélszolgálatos század szintű alegység keretébe tartoztak, a szolgálataikat – igazodva a légi FEP igényeihez – a század vezetése szervezte. E század tagjai a már ismertetett, Ferihegy 2 légi határátkelőhelyen ellátott feladatai mellett, folyamatosan két belső őrséget is adtak. A közokirat-hamisítás felfedését végrehajtó sorállományúak részére, szolgálati idejük korai szakaszában 2–2 nap szabadnapot adtak jutalmazásként és a többi határőr jobb teljesítményre ösztönzése végett. A Ferihegyen egy-egy segéd-útlevélszolgálatosra jutó, jelentős számú bűncselekmény-felfedés miatt a sorkatonai szolgálatuk későbbi időszakában ezeket már csak alkalmanként biztosították. (A ferihegyi sorállományú határőrök által felfedett közokirat-hamisításokról a hivatásos állományú határőrök készítették el a jelentéseket, iratokat és a dokumentációt.)⁴⁷

Az útlevélszolgálatos sorkatonák képzése az 1980-as évek legvégén, és még 1991-ben is a csornai határőr kiképzőközpontban, egyhónapos katonai alapképzéssel – illetve a leendő tiszteseknek külön képzéssel – kezdődött, amelyet közel azonos időtartamban segéd-útlevélszolgálatos alaptanfolyam követett. Ez utóbbi elsősorban az elméleti képzést biztosította. A ferihegyi szolgálati helyre ezután áthelyezett sorállományú határőr segéd-útlevélszolgálatos további, megközelítőleg 4 hét gyakorlati időt töltöttek el, korábbi vonulási határőrök irányítása alatt.⁴⁸ Az 1981-től a 24 helyett 18 hónapos határőr sorkatonai szolgálatból így az első 3 hónap előképzéssel telt. A sorállományú szolgálati idő 1990-ben bekövetkező ismételt rövidítéseivel – a februárban és májusban vonultak esetében 15 hónap, majd augusztustól 12 hónapra csökkent –, az útlevélszolgálatos-képzés már jelentős időráfordítást eredményezett a tényleges feladatellátás idejéhez képest. Különös tekintettel arra, hogy a kellő gyakorlat megszerzése a munkába állt útlevélsz-

⁴⁴ > [KURUCZ Imre c. r. füzls. adatközlése alapján.]

⁴⁵ > [KURUCZ Imre c. r. füzls. adatközlése alapján.]

⁴⁶ > [KURUCZ Imre c. r. füzls. adatközlése alapján.]

⁴⁷ > [KURUCZ Imre c. r. füzls. adatközlése alapján.]

⁴⁸ > [KURUCZ Imre c. r. füzls. adatközlése alapján.]

zelőknél hetekig, esetleg egy–másfél hónapig is eltartott. (Az egyéves sorkatonai időszakban 11 hétre kellett rövidíteni a kiképzést és szakképzést, így is a rendelkezésre álló időből 80 %-ot, megközelítőleg 9 hónapot lehetett lefedni szolgálati napokkal; ezt azonban úgy, hogy a pihenőnapokat és a szabadságokat is biztosítani kellett.)⁴⁹

A *Budapesti FEP* 1990. februárjában átszervezésre került, amelynek alapján annak határátkelőhelyei önálló alegységgé, forgalomellenőrző pontokká váltak újonnan létrehozott közös felsőbb vezetés irányítása alatt. Az új szervezet neve *Budapesti Légi és Folyami Forgalomellenőrző Pont* volt. A *Ferihegy-1 FEP*-en 1990. május 9-től csak hivatásos határőrök láttak el útlevélezési feladatokat, míg a *Ferihegy-2 FEP*-en a hivatásos tiszthelyettesek mellett továbbra is dolgoztak sorállományú segéd-útlevélezők.⁵⁰ Mindkét légi határátkelőhelyen az őrzési és a biztosító feladatokat sorállományú határőrök látták el, majd egészen 1998. tavaszáig.⁵¹ Ez időben a *Vám- és Pénzügyőrség* ferihegyi hivatalainak vezetője még LACZÓ László pénzügyőr őrnagy volt, aki e beosztását 1982-től 1992-ig látta el első alkalommal.⁵²

A *Határőrség* 1990. május 1-vel bevezette az **utások állampolgársága szerinti, úgynevezett „szelektív” útlevel-ellenőrzést**. Ennek értelmében, minden határátkelőhelyen az útlevélező fülkék jelölt módon csak magyar, vagy vízummentes, vagy vízumkötelezett utasok átléptetését végezte. A kilépő magyar állampolgárok ellenőrzését leegyszerűsítették, így esetükben, mindkét átlépési irányban csak az okmányuk eredetiségét és érvényességét vizsgálták, valamint személyazonosításukat hajtották végre elsődlegesen. Ezzel egy időben a magyar útlevelek bélyegző-lenyomattal történő ellátását is megszüntették. Mindezen intézkedések az ellenőrzés gyorsítását, az erőteljesen növekvő forgalom várakozási idejének csökkentését tűzték ki célul. Ennek érdekében a követelmény-rendszert és a szempontok fontosságai sorrendjét is módosították. Ekkortól megszüntették a járművek tételes kutatását is.⁵³

Az 1989/1990-es magyarországi rendszerváltás során kialakult új jogállamiság, szabadság megindította nem csak a befelé irányuló, de az országot átutazás során érintő **jogellenes migrációt** is. Ez a ferihegyi repülőtéren is növekvő ügyforgalmat eredményezett. A hamis / hamisított úti okmánnyal belépni vagy átszállni próbálók egy része csak e körülmény felfedésekor adtak elő menekültkérelmet. Ezzel lehetőségük lett Magyarországra belépni, s további sorsukat intézni, esetleg áhított továbbútjuk folytatását megkísérelni.⁵⁴ Az 1991. év folyamán 36 fő terjesztett elő menekültkérelmet Ferihegyen, azonban a szükséges eljárást követően, a menekült státuszt csak 8 fő részére adta meg az arra illetékes *BM Menekültügyi Hivatal*. A következő év során 42 menekültkérelmező érkezett a budapesti repülőtérre, ebből 30-an nem európai államnak voltak a honosai.⁵⁵

A *MALEV* 1990-es szerkezeti módosításával egy időben a jegykezelésért és földi kiszolgálásért felelős szervezeti elem alá közvetlenül rendelt csoportot hoztak létre,

⁴⁹ > NAGY József: A magyar határőrizet változásai 1958-1990.

⁵⁰ > FÁBIÁN Gyula ; [PATAKINÉ BALÁZS Rita c. r. fízl. adatközlése alapján.]

⁵¹ > FÁBIÁN Gyula

A ferihegyi sorállományú határőrök részéről igen ritka volt a súlyos fegyelemsértés. Azonban kiemelkedett közülük egy 1991. május 16-ai eset, amikor az őrszázd egyik határőre – külföldre távozás céljából – AK gépkarabélyával és szolgálati felszerelésével a hajnali órákban engedély nélkül távozott (szökött meg) a felállítási helyéről, Ferihegy-2 utasforgalmi épülete mellől. A rendőri intézkedés eredményeként már másnap elfogásra került Eger térségében.

> *MTI*: Fegyveres szökött határőrt keresnek. ; SZALAY

⁵² > KOÓS: Veszélyeztetett járatok. ; MOLNÁR Ildikó ; [*A Magyar Televízió* 1991.08.10-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; https://nava.hu/id/05211_1991/ (megtekintve 2019.01.17. 23:30)]

⁵³ > HAJDU

⁵⁴ > SZILAS

⁵⁵ > FÁBIÁN Gyula

amely feladata a hamis / hamisított, illetve érvénytelen, vagy a szükséges vízum megléte nélküli úti okmányokkal utazni szándékozó személyek feltartóztatása, utazásból történő kizárása lett. A nemzetközi kapcsolatok miatt *Document Verification Team* (DVT; okmányellenőrző csoport) nevet viselő kétfős részleget a *MALEV* tengerentúli menetrend szerinti járatainak megindítását követően négyfősre bővítették.⁵⁶ A *MALEV* DVT fennállása során – azaz a légiközlekedési vállalat 2012. évi megszűnéséig – a határforgalmat ellenőrző magyar hatóságok helyi szervével jó kapcsolatban állt, munkájukat a lehetőségeik szerint kölcsönösen segítették. A 2000-es évek első évtizedének közepén hasonlóan jó kapcsolat volt a *Ferihegy-3 HFK* és az ukrán *AeroSvit* légitársaság között, amiben közrejátszott a vállalat akkori repülőtéri képviselőjének hatékonyságra, célszerűsége törekvő együttműködési szándéka, készsége is.

A német *Lufthansa* és a francia *Air France* budapesti járatai 1990. október 28-tól már Ferihegy 2 utasforgalmi épületre érkeztek, s onnan is indultak vissza.⁵⁷ Ez jelentősebben tehermentesítette Ferihegy 1-et, mivel a következő évben – a két légitársasággal utazó – megközelítőleg 146 ezer utassal, illetve több mint 3 ezer járattal csökkent ott a forgalom, az utasszámot tekintve 20 %-kal. Természetesen ezen utasforgalom Ferihegy 2 esetében viszont többletnövekedést eredményezett.

A ferihegyi repülőtér be- és kilépő, valamint átszálló utasforgalma 1990-ben – a rendszerváltás évében – 2.477.349 fő volt, amelyből csak a *MALEV* 1.448.383 utast szállított, azaz a teljes forgalom 58,47 %-át. A magyar légitársaság mellett a legjelentősebb külföldiek a németek voltak: a számottevően csökkenő forgalommal bíró kelet-német *Interflug* és a nyugatnémet *Lufthansa* összesen 195.817 utassal (7,9 %). Őket követte a szovjet *Aeroflot* 138.950 fővel (5,56 %), majd a svájci *Swissair* 85.704 utassal, a lengyel *LOT* 66.295 fővel, a brit *British Airways* 56.793 utassal és a skandináv *SAS* 49.362 fővel. A légi utasok közül a magyar állampolgárok részaránya – évről évre csökkenően – már csak 35,7 %-ot tett ki.⁵⁸ A fent ismertetett, magyar államhatárt átlépő légi utasok mellett további 19.470 fő „átmenő” (át-, vagy másként továbbutazó) utas is volt, akik a kiindulási államból, Budapest érintésével és ugyanazzal a járattal egy harmadik ország felé folytatták útjukat. A legtöbb átmenő utast még továbbra is az *Aeroflot* szállította (11.925 fő), a többi légitársaság ettől jelentősen kevesebbet. A vámhatáron keresztül bonyolódó légi áruforgalom már 23.459 tonnát tett ki, amelyből 12.357 tonnányi érkező volt.⁵⁹ A főváros légi kikötőjét 40.556 alkalommal használták repülőgépek.⁶⁰ A következő évben, 1991-ben – alább ismertetett okokra vezethetően – jelentős forgalom-visszaesés következett be. A ferihegyi repülőtéren abban az évben összesen 1.767.083 fő lépte át a határt (az előző évének csak alig több mint 71,33 %-a!), a ki- és berakodott áruk össztelemege 19.313 tonnára mérséklődött, a repülőgép-for-

⁵⁶ > [M. A. adatközlése alapján.]

⁵⁷ > *MTI: Téli menetrend a Malév-nél.*

⁵⁸ > FÁBIÁN Gyula ; *Idegenforgalmi évkönyv, 1990.*: 36. p.

A repülőgéppel külföldre utazó magyarok részaránya 1987-től fokozatosan csökkent a teljes be- és kilépő forgalomhoz viszonyítva. Ezt részben a magyarországi fizetések reálértékének csökkenése, valamint a kiutazó magyarokat tekintve, az osztrák köz- és vasúti viszonylat 1988-tól – a magyarországi „világútlelvi” bevezetésével – tapasztalt rendkívül erőteljes növekedése (azaz az utazási kedv irány- és célváltása) is eredményezte.

> *Idegenforgalmi évkönyv, 1989.*: 31. p.

Az utóbbi forráskiadvány meglehetősen pontatlan adatokat szolgáltat az előbbiekhöz viszonyítva. Ez részben a statisztikai hivatal és a határőrség eltérő statisztikai számításaiából eredhet. Különösen az 1990-es évekre jellemző ez, amikor az összes utasforgalomnál is számottevően több be- és kilépő utast közöl. Azonban az utasösszetételre vonatkozó részadatok, százalékos arányban, vélhetően nem állnak messze a valós adatoktól.

⁵⁹ > *Statisztikai Évkönyv, 1970.*: 276. p.

⁶⁰ > *Statisztikai Évkönyv, 1990.*: 154. p.

galom 33.802 le- és felszállásra csökkent. Az utasforgalom majd csak 1994-ben haladta meg az 1990. évi szintet, míg az áruforgalomban azt 1995-ben közelítette meg ismét.

A volt szocialista országok légiközlekedési vállalatai 1990-ben az egymás viszonylataiban közlekedő, szerződő fél állampolgára részére még továbbra is, bár egyre csökkenő mértékben, de mérsékelt áron biztosítottak repülőjegyeket. Ezen túlmenően a Budapestről „nyugati” célállomásokra kiinduló utazások menettérti viteldíja akkor még akár 50 %-kal mérsékeltebb is lehetett, mint az ellenkező irányból megváltottak. A megváltozott politikai környezetben, a valós piacgazdaság okán, az említett kedvezményeket lépésről-lépésre kivették a jegyértékesítésből. Ez számos esetben jelentős drágulást eredményezett Magyarországon és a korábban jelentős forgalmi viszonylatú országok egy részében. Ehhez társult majd az 1990. augusztusában kialakult Öböl-válság okozta üzemanyagár-növekedés világviszonylatú jelensége, illetve a magyarországi növekvő infláció is.⁶¹ Mindezek mellett a volt szocialista repülőterek ellenében a nyugatiak átszállási lehetősége jóval jelentősebb lett, valamint a nyugat-európai országokban a magyar állampolgárok vízummentes beutazási lehetősége egyre szélesedett. Ez egyre nagyobb mértékű forgalomcsökkenést eredményezett a volt szocialista viszonylatban, míg csak lassú növekedést a „nyugati”-ban. Ezek a körülmények vezettek 1991-ben, az 1990. évihez képest kimutatható jelentős mértékű ferihegyi utasforgalom-csökkenéshez.

A **kuvaiti válság és az Irak ellen szövetkező hatalmak előkészületei** a magyar főváros repülőtéréről, illetve oda közlekedő közel-keleti járatok üzemeltetését is jelentősen befolyásolta. A *MALEV* 1991. január elején az érintett repülőterek napi kockázata szerint indította repülőgépeit. Ekkor már Budapesten igen kevesen szálltak fel a térségbe közlekedő heti 11 járat valamelyikére. Ellenben visszafelé általában meghaladták a 75 %-os férőhely-kihasználtságot is, elsősorban a Magyarországra hazautazó magyarok és más európaiak miatt.⁶² Azonban a repülési kockázatot jelentő tágabb térség légi kikötőibe, a megnövekedett biztosítási díjak miatt 1991. január 14-én ideiglenesen szüneteltette járatait; így a Budapest és Damaszkusz, Dubai, illetve Tel Aviv között addig még közlekedő járatait is. Másnapról, január 15-től, ezek mellett már nem közlekedtek magyar repülőgépek Kairóba és Larnacába sem.⁶³ Január 16-án **kitört az Irak ellen, szövetségben indított Öböl-háború** („Sivatagi vihar” műveleti fedőnév alatt). A *MALEV* majd január 23-án, átmenetileg már az isztambuli járatát is felfüggesztette.⁶⁴ Az Öböl-háború megindítását követően, (iraki vagy szélsőséges támogatói magyarországi terrortámadástól tartva?) a belügy- és a polgári titkosszolgálatokat felügyelő miniszter még 1991. január 17-én kora hajnalban teljes készenlétségbe helyezte a rendőrséget, a határőrséget, a polgári védelmet és a titkosszolgálatokat. A rendőrség és határőrség ferihegyi egységei részére megerősített járőrszolgálatot rendeltek el (akár csak a vidéki határátkelőhelyeken, a vasútállomásokon és a budapesti metrómegállók-nál is).⁶⁵ A légiközlekedést, budapesti repülőteret érintő támadástól tartva, Ferihegyen fokozott biztonsági ellenőrzést léptettek életbe. A rendőrség a repülőtér két termináljának bekötő útjain ideiglenes ellenőrző-áteresztő pontokat állított fel, s minden áthaladó gépkocsit átvizsgáltak az oda rendelt járőrök. Az utasforgalmi épületek nyilvános várócsarnokaiba ekkortól már csak a repülőtéren dolgozók és az érvényes repülőjeggyel rendelkező utasok léphettek be, a kísérőik az épületek bejáratáig mehettek. A terminál-

⁶¹ › Emelt áron emelkedhet a levegőbe.

⁶² › Repülnek a Malév-gépek.

⁶³ › Isztambulba még repül a Malév.

⁶⁴ › Malév-tájékoztató.

⁶⁵ › Teljes biztonsági készenlétség itthon is.

épületbe belépő, igazoltatott utazókat és poggyászaikat előzetes utasbiztonsági ellenőrzésnek vetették alá. A légi utasok és poggyászaik utasbiztonsági ellenőrzését szigorították, valamint elrendelték az induló és érkező utasok úti okmányainak alaposabb ellenőrzését is (a még január 11-én, országos szinten elrendelt részleges fokozott útlel-ellenőrzést január 17-én kiterjesztették valamennyi Magyarországra belépő utasra). Az Öböl-háború, Irak veresége és Kuvait felszabadítása után, 1991. március 2-án fegyverszünettel véget ért. A *MALÉV* a fejleményeket kiértékelve, már február 25-én újraindította az izraeli, Budapest–Tel Aviv viszonylatát. Azonban a ferihegyi fokozott biztonsági intézkedéseket majd csak 1991. március 12-án enyhítették. Akkortól a repülőtérre tartó gépkocsikat már nem vizsgálták át, s az utazók kísérői is beléphettek az utasforgalmi épületek nyilvános várócsarnokaiba. Azonban az utasbiztonsági ellenőrzés szigorát továbbra is fenntartották: így, többek között a repülőgép fedélzetre kerülő műszaki berendezésekből továbbra is kiszedették az áramforrásokat, amelyeket csak a feladott poggyászból engedtek szállítani.⁶⁶ Az ideiglenesen szüneteltetett tel avivi, kairói és larnacai magyar járatok 1991. március végén már ismét közlekedtek, azonban a Perzsa-öbölbe és Damaszkuszba magyar repülőgép még továbbra sem repült.⁶⁷ Irak térségbeli szerepének jelentős csorbulása, csökkenése miatt, a magyar főváros és Bagdad közötti légi kapcsolatot nem újították fel.

Az Öböl-háború lezárását követően, 1991. augusztus 4-én, a *Magyar Vöröskereszt* 95 kuvaiti árva gyermek egyhónapos magyarországi, családoknál eltöltött pihentetését szervezte meg. Őket a *MALÉV* különjáratú repülőgépe szállította Budapestre, amely vállalat majd a visszautat is teljesítette.⁶⁸

A budapesti légikikötő forgalmát számottevően érintette, hogy a végéhez közeledő szovjet csapatkivonás során onnan is megindították a légi szállítást. Az 1991. február 21-e és június 6-a közötti művelet 15 hete során 407 menetrenden kívüli katonai repülőjárat révén 3.015 fő személyzet és 3.431 fő utas lépett ki Ferihegyen.⁶⁹ Ez heti átlagra bontva 27 induló járat többletet jelentett, ráadásul a katonaszemélyeken és hozzátartozóikon kívül ez a teherforgalom növekedésében is jelentkezett.

Ferihegy 1 utasforgalmi épület szomszédságában, 1991. augusztus 2-án megnyitották a kisrepülőgépes forgalom terminálját (angolul: „General Aviation Terminal”, rövidítve „GAT”). Az egyszintes melléképület közvetlenül az 1-es utasforgalmi épület északi szárnya mellé került felépítésre. Az ott nyújtott szolgáltatás akár naponta harminc – 20 tonnánál nem nehezebb és legfeljebb nagyjából 30 személy szállítására alkalmas – repülőgép vezetői és utasai, valamint az áruszállító repülőgépek személyzetei számára volt biztosítva, amennyiben azok nem-kereskedelmi célú repülést folytattak. Az államhatárt itt átlépő utasok határforgalom-ellenőrzését a *Vám- és Pénzügyőrség* repülőtéri hivatalának, valamint a *Ferihegy-1 FEP* állománya, általában egy-egy fő folyamatos szolgálattal hajtotta végre.⁷⁰

Az ICAO 1989. novemberében, a tagállamai részére kötelezővé tette a korábbinál szigorúbb biztonsági ajánlásainak alkalmazását. Ebből eredően, és az ennek történő megfelelés érdekében, a magyar *Minisztertanács* 1990. áprilisi határozata alapján, a

⁶⁶ > Éber határőrök. ; Ferihegy: Marad a szigorú ellenőrzés. ; Malév-járatok a Közel-Keletre. ; Otthon búcsúzzanak! ; [A Magyar Televízió 1991.01.17-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; https://nava.hu/id/00320_1991/ (megtekintve 2019.01.17. 23:00)]

⁶⁷ > MTI: Új menetrend, növekvő a Malév-nál.

⁶⁸ > Kuvaiti gyerekek Magyarországon.

⁶⁹ > FÁBIÁN Gyula

⁷⁰ E szolgálati helyen történő feladat-ellátáshoz, a *Ferihegy-1 FEP*-nek 1993-tól rendelkezésére állt több, a kijelölt állománya részére kiadott, „GENERAL AVIATION” határátkelőhely-névvel ellátott átléptető-bélyegző.

belügyminiszter létrehozta az *Országos Rendőr-főkapitányság Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóságát (RBF)*. Ezen új szervezeti elem létrehozásának oka – a fentiekén túl – a külföldön továbbra is tapasztalható terrorizmus, a szovjet kivándorlók Izraelbe történő szállításának fokozottabb biztosítása, a légijárműveket érintő bombafenyegetések számának növekedése, valamint a magyar határok könnyebb átjárhatósága és a magyarországi bűnözés terjedése volt. Feladata a repülőtér és környezetének, valamint az épületek, létesítmények, légijárművek, továbbá a légi utasok átléptetésének és légi szállítmányok fegyveres biztosítása, a repülés biztonságát veszélyeztető cselekmények megelőzése és szükség esetén ezek fegyveres felszámolása volt. Ennek értelmében, az 1990. júniusától működő *RBF* fokozatosan átvette a ferihegyi hatóságoktól a légi közlekedés biztonságának fenntartásához kapcsolódó feladatait. Az *RBF* megalakulásával egy időben e szervezet a *Vám- és Pénzügyőrségtől* átvette az utasbiztonsági ellenőrzés végrehajtását, amelyet előbbi szervezetében külön alegység hajtott végre, kijelölt alapfeladatként.⁷¹ Ez utóbbit kezdetben, döntően a rendőrség állományába átvett pénzügyőrök hajtották végre, akik korábban is ugyanezt a feladatot végezték. (A vidéki repülőtereken, így Siófok-Balatonkilitin, illetve Sármelléken és Debrecenben, a megyei rendőr-főkapitányságok illetékessége volt a repülés- és utasbiztonsági szempontok szerinti ellenőrzések végrehajtása. Az *RBF* csak szakmai felügyeletet gyakorolt a kijelölt állomány és feladatai felett.) A személyek ellenőrzését Ferihegyen továbbra is fémkereső kapuval (annak a korábitól már korszerűbb változatával) és kézi készülékkel végezték. A poggyászok röntgenkészülékes átvilágításhoz 1990. elejétől már, akkor beszerzésre került *Heimann Hi-Scan 5040 TS* és *7050 TS* berendezéseket alkalmaztak. Ezzel immár a Ferihegy 1 utasforgalmi épületben is teljeskörű, tételes röntgengépi átvizsgálást vezethettek be. (Ezek is, a fekete-fehér képernyőjükön az anyagsűrűség alapján mutatták a csomagok tartalmának képét. Színes képalkotó berendezés már 1993. első felében rendszerben volt Ferihegyen.) Csak az 1992. év folyamán 300 darab fegyvert vagy annak látszó tárgyat, illetve löszert foglaltak le légi utasoktól a budapesti légi kikötőben.⁷² Még az 1990. év ősze folyamán a *Rendőri Ezred* helyett az *RBF* alárendeltségébe került a ferihegyi terrorelhárító alosztály; a ferihegyi tűzszerész szolgálatot pedig 1992. közepén hozták létre (az 1992. év őszen hetente legalább három hátrahagyott poggyász miatt kellett kivonulniuk). A tűzszerészek már 1992. őszen rendelkeztek azzal a távirányítható roboteszközzel, amellyel a veszélyesnek ítélt gazdátlan poggyászokat a helyszínen átlőhették; azt az első hat hónap során négyszer kellett alkalmazni. A ferihegyi repülőtér nyilvános területeinek rendvédelmi feladatait a *Budapest XVIII. kerületi Rendőrkapitányság Légirendészeti Rendőrőrsétől* 1991-ben átvette az *RBF*. Ekkortól jelentős létszámnövelést hajtottak végre a járőrözésekben; az utascsarnokok járőrei mellett immár a parkolóban is 1 fő látott el feladatot, valamint terminálonként további egy-egy rendőr e két személyt erősítette meg, esetenként polgári ruhában teljesítve feladatukat.⁷³ (Az *RBF* ferihegyi elkülönítő / előállító helyiségének őrzését kezdetben a rendőrök sorállományú határőrökkel közösen hajtották végre, majd 1991. december végétől azt kizárólag utóbbiak végezték. Az év folyamán 244 fő került

⁷¹ > 24/1990. BM. r. ; R. S.

⁷² > DÉSI – KERTÉSZ ; FREÉSZ ; KISBALLA ; [*A Magyar Televízió* 1991.01.17-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; https://nava.hu/id/00320_1991/ (megtekintve 2019.01.17. 23:00)] ; [*A Magyar Televízió* 1992.10.27-ei 19:30-as kezdésű hírműsorának tudósítása; https://nava.hu/id/06085_1992/ (megtekintve 2019.01.17. 23:20)] ; [R. B. adatközlése alapján.]

⁷³ > 24/1990. BM. r. ; DOBOS ; FREÉSZ ; HORVÁTH: Kisbomba a nagyböröndben. ; LÉNÁRT ; [H. R. A. adatközlése alapján.]

ott elhelyezésre.⁷⁴) Az *RBF* folytatatta le a határőrség által felfedett bűncselekmények és körözött személyek ellen a nyomozást is. Csak 1992. november hónapjának első három hete folyamán 14 előállításra, illetve elfogásra került sor a ferihegyi rendőrök részéről. Az 1993. év első közel öt hónapja során 77 személlyel szemben intézkedtek a rendőrök közvetlenül, vagy a ferihegyi határőr igazgatóság átadása alapján. Az intézkedések egy része ekkor már nem csak a légi utasokhoz kapcsolódtak, hanem egyes repülőtéri dolgozók bűncselekményeihez is, amire majd még a későbbi évtizedekben is volt példa. Utóbbiak elkövetési módja jellemzően a jelentősebb értékek lopása volt szállítmányokból, utasok poggyászaiból és repülőtéri raktárakból.⁷⁵

A *MALÉV* 1991. március 31-én indította meg a Budapest–Düsseldorf heti kétszeri, majd májustól háromszorira sűrített járatát.⁷⁶ A magyar légitársaság az előző évi kísérlet után, 1991. április 29-én indította újra a Budapest–Bejrút útvonalát. Ezt a kezdeti időszakban heti két alkalommal, *Tu-154*-es repülőgéppel teljesítette.⁷⁷ Az 1990/1991. téli hónapok során a magyar-keletnémet viszonylat – jelentős részben a folyamatosan emelkedő repülőjegy-árak miatt bekövetkezett forgalomcsökkenés okán – számottevően lecsökkent a nyárihoz képest. Az *Interflug* 1991. elején még heti hét járatot repült Berlin–Schönefeld–Budapest, valamint kétszer a Lipcse–Budapest útvonalon, mindet a 64 fő utasbefogadó-képességű *Tu-134A* típusával. Ugyanekkor a *MALÉV* Berlin–Schönefeldre heti 15, a Budapest–Lipcse viszonylaton 9 alkalommal közlekedett, néhány kivétellel *Tu-154*-esekkel, míg a Budapest–Drezda útvonalon kétszer, *Tu-134-A* típusal.⁷⁸ A szovjet *Aeroflot*nak, a többi járata mellett, az 1991. évi téli menetrendi időszakban heti egy alkalommal Tallinn–Budapest járata is üzemelt, amelyet *Tu-134*-es repülőgéppel teljesített.⁷⁹

Az 1991. júniusának utolsó napjaiban megkezdődő **délszláv háború** miatt, igen rövid időn belül a szlovén, a horvát és a jugoszláv légteret a legtöbb polgári légijármű elkerülte. Ezek egy jelentős része Magyarországon keresztül repült a jövőben. Ez fokozódott azt követően, hogy 1991. augusztus 31-én – mivel a horvát főváros légi kikötőjét és légterének radarirányító központját a jugoszláv haderő egysége megszállta – minden bejelentés nélkül felfüggesztették a zágrábi repüléstájékoztató körzet szolgáltatását, a légiforgalmi irányítást. A magyar légiforgalmi irányítóknak néhány percen belül át kellett vennie az eredetileg Magyarországot nem érintő útvonalon repülni szándékozó légijárműveket. A magyar ellenőrzött légtérben korábban naponta 350–400 repülőgép közlekedett, 1991. augusztusától e szám 700–800 körül volt, de többször elérte az ezret is, sőt esetenként megközelítette az 1.200-at. (Kora őszig a legforgalmasabb nap augusztus 31-én volt. Aznap volt olyan óra, hogy a 60 perc leforgása alatt 54 repülőgépet kellett irányítani.) Mindez az *LRI* részére számottevő többletmunkát adott,

⁷⁴ > FÁBIÁN Gyula

⁷⁵ > DOBOS ; FREÉSZ ; KOÓS: Nem tudták megvesztegetni. ; LÉNÁRT ; Repülőtéri csomagdézsmálók. ; Tizenkétmillió ékszerlopás Ferihegyen.

A *MALÉV* alkalmazásában állt, a vámmentes üzet felöltéséért felelős hatfős csoportot 1993. május 23-án állították elő az *RBF* nyomozói, szervezetszerűen elkövetett ismételt lopás vádjával. Közel fél millió (akkori) forint értékben tulajdonítottak el illatszereket, édességeket, értékes műszaki eszközöket.

> HORVÁTH: Maffiózók Ferihegyen.

⁷⁶ > MTI: Új menetrend, növekvő a Malév-nál.

⁷⁷ > Újraindul a Malév bejrúti járata.

A *MALÉV* öt év után, 1990. március 16-án kísérletet tett a Budapest–Bejrút viszonylat újraindítására. Azonban a helyzetelemzés alapján kockázatos volt a libanoni légtér használata, ezért alig két hét múlva, március 27-én felfüggesztették e viszonylat teljesítését.

> A Malév illetékese a bejrúti járat...

⁷⁸ > *Interflug* 1990. téli menetrendfüzete.

⁷⁹ > ABC. 1991.: OR 8. p.

azonban az útvonal-használati díjból eredő bevételeit jelentősen növelte. Hamarosan új magyarországi légi útvonalakat jelöltek ki (közel egy időben megszüntették a légifolyosós rendszert is), amelyek között már volt csak egy irányba igénybe vehető is. Ezzel a jelentősen megnövekedett forgalom biztonságosabban és egyszerűbben volt tervezhető, irányítható a magyar légtérben, akár napi 1.500 repülőgép is.⁸⁰ (III./G sz. melléklet)

A kibontakozó délszláv háború óhatatlanul is magával vonta a **magyar légitérnek növekvő számú megsértését**. Az első ebből eredő eset 1991. június 1-jén következett be. Azonban az első súlyosabbak augusztus 22-én 17:30 és 19:30 között történtek. Akkor három alkalommal is alacsonyan repülő jugoszláv vadász-repülőgépek hatoltak be 1–3 kilométer mélységben Baranya megye fölé, ebből az egyik esetben egy 5 gépes kötelék. Ekkor, a magyar légtérben tartózkodásuk során, a magyar határ mellett fekvő horvátországi Lőcs (Luč) községre egy levegő-föld rakétát is kilőttek. Ezekkel együtt már nyolc légtérsértést észleltek a déli határon, amelyből ötöt jugoszláv katonai repülőgépek követek el.⁸¹ Az első súlyos eset hatására, a *Magyar Honvédség (MH)* már másnaptól, 1991. augusztus 23-ától – hat kitelepülő csoport 24 lokátor-állomásával – megerősítette a déli határszakaszok légterének radar-ellenőrzését, amely így ott már 300 méter alsó határig lefedésre került.⁸² Az ősz során majd újabb alkalmakkal repültek be dél felől harci repülőgépek. Az 1991. évben, október 31-ig nyilvántartott 37 összes légtérsértés esetből 19 a magyar-jugoszláv határszakaszt érintette, amely 51,3 %-os előfordulási arányt jelentett. A későbbi hónapokban sem szűnő jogsértések miatt három vadász-repülőgép mellett két helikoptert is készenlétben tartottak Kecskemét katonai repülőterén, amely ekkor lett a légtér védelmének első lépcsős központja. Azonban a déli államhatártól viszonylagos kis távolsága ellenére nem minden esetben sikerült hatékonyan közbeavatkozni.⁸³ Még 1991. október 27-én 20:51-kor, a Dráva mentén haladó, a magyar légtérbe bő 2 km mélységben berepülő jugoszláv *MiG-21-es* katonai repülőgép szándékosan, kazettás bombát oldott ki Barcs térségében. A magyar területen becsapódó eszköz szerencsére sérülést nem okozott, azonban az eset tapasztalatai a katonai célú légtérelőőrzés és készenlét hatékonyságának növelését tette szükségessé. A *MH* vezérkari főnöke ennek hatására elrendelte, hogy a készenléti vadászrepülőeknek már akkor a levegőbe kell emelkedniük, amint délszláv katonai repülőgépek 30 km-re (2,5–2 percnnyire) megközelítették a magyar államhatárt. A feszült helyzet miatt, a délről jogellenesen berepülő sportrepülőgépek elfogásához is riasztották a *Magyar Honvédség* készenléti légi erőit.⁸⁴ Az esetek 1992. tavaszára számottevően csökkentek, miután a magyar és a jugoszláv katonai vezetés 1991. decemberi megállapodása nyomán, a közös államhatártól számított 10–10 kilométeres sáv feletti légtérben katonai repülést nem végeztek. Azonban légtérsértések a délszláv háború végéig előfordultak, esetenként harci légijárművek részéről is.⁸⁵ (A horvát légteret 1992. április 1-jén nyitot-

⁸⁰ > MOXON ; MURÁNYI ; Naponta 800 gép repül át Magyarország felett. ; ŠEB: 201. p.

⁸¹ > Jugoszláv katonai gépek a magyar légtérben.

⁸² > Ismét a légtérsértésről. ; ZSÁK: Mindennapos elfogások.

⁸³ > Határ- és légtérsértések. ; Jugoszláv légtérsértés magyar vizsgálata. ; Sorozatos légtérsértés a magyar-jugoszláv határon.

⁸⁴ > CSENDES: 141–142. p. ; Ismét a légtérsértésről. ; ZSÁK: Mindennapos elfogások.

⁸⁵ > CSENDES: 143. p. ; *MTI*: Horvát repülőgépek – magyar aggodalom.

Jelentős légtérsértésre került sor 1993. július 9-én, 20 óra tájékan is. Akkor jugoszláv *MiG-21-es* vadász-repülőgép Szeged térségénél engedély nélkül áttért, majd 10 km mélységig Magyarország fölé repült. Annak fordulása közben, a helyszínre érkezett az addig járőrtevékenységet folytató magyar készenléti *MiG-21-es* repülőgép, majd a már Jugoszlávia felé haladó délszláv repülőgépet, az esetlegesen szükséges beavatkozáshoz kedvező állásban, az államhatárig kísérté. A jugoszláv magyarázat szerint, katonai légijárműveik gyakorló repülés közben, navigációs hibából tévedtek a Tisza-parti nagyváros fölé.

ták meg, azonban a szerb fél tiltása miatt, az északkelet és kelet felől Zágrábba tartó repülőgépek Magyarország légteréből Ausztria és Szlovénia érintésével közelítették meg céljukat.⁸⁶⁾ A Jugoszlávia elleni embargó miatt a *MALEV* 1992. június legelején felfüggesztette a Budapest–Belgrád járatát. Ekkortól, a magyar *Légiügyi Hatóság* határozata értelmében, megtagadták minden polgári légijármű fel- és leszállási engedélyét, vagy ezekre irányuló kérelmet, amely Magyarország és a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság (Szerbia, illetve Montenegró) repülőterei viszonylatában kívánt közlekedni. Szintén megtagadták a repülési engedélyt azon repülőgépektől is, amelyek a magyar légtérén átrepülve, jugoszláv légi kikötőbe vagy onnan felszállva közlekedtek (volna).⁸⁷⁾ A nyugat-balkáni hadi események és azok hatásai miatt, a magyar kormány 1992. október 30-án engedélyezte az *Észak-atlanti Szerződés Szervezetének* (*North Atlantic Treaty Organisation; NATO*), hogy AWACS rádiólokátor-felderítő repülőgépeikkel a magyar légtérben is járőrözzenek. Az első ilyen szolgálati feladatot november 13-án látott el a NATO-repülőgép Magyarország felett. A légijárművek az az északkelet-olaszországi Aviano légi támaszpontból indultak ki és oda is tértek vissza.⁸⁸⁾

Katonai repülőgépek nem csak háborús eseményekhez kapcsolódóan sértették meg a magyar légteret, tájékozási hiba miatt is történtek jogosulatlan berepülések.⁸⁹⁾ Ilyen esemény, ha igen ritkán is, de előfordult magyar harci légijármű részéről is, szomszédos állam területének megsértésével.⁹⁰⁾ Az 1990-es évek első felében továbbra is előfordult, hogy polgári légijárművek engedély nélkül repültek be Magyarország fölé vagy letértek az engedélyezett útvonalukról. Az ilyen repülőgép azonosításához, elfogásához, amennyiben az alacsony sebességgel közlekedett, esetenként a *Magyar Honvédség* harci helikoptereit továbbra is igénybe vették.⁹¹⁾

A délszláv háborúhoz kapcsolód(hat)ott az a **nagymennyiségű és nagyérékű fegyvercsempészési kísérlet**, amely 1991. december 1-jén történt a ferihegyi repülőtéren. Aznap egy Chiléből kiinduló, Horvátországba tartó repülőgép leszállt Budapesten, ahol a pénzügyőrök felfedték a hamis fuvarlevelet és az azzal szállított hadianyag-ra-

› *MTI*: Légtérsértés. (1993) ; Sz. I.

⁸⁶⁾ › ŠEB: 211. p.

⁸⁷⁾ › Az embargó hírei.

⁸⁸⁾ › Amerikai felderítőgépek Ferihegyen. ; Az AWACS-örjárat hazánk légterét is használja. ; ZSÁK: Mindennapos elfogások.

A magyar légtérben járőröző, a NATO-hoz tartozó, *Boeing E-3 Sentry* típusú (a *Boeing 707*-es átalakított változata) AWACS légtérellenőrző légijármű tetején elhelyezett hatalmas diszkoszban forgó rádiólokátor 10.000 méteres magasságon 700 km átmérőjű légteret tudott ellenőrizni. Rendszerei felismerték a „barát” repülőgépeket is.

Az első hetekben az AWACS-ok csak Magyarország déli légterében repültek oda, s vissza, ezzel lefedve az érintett délszláv léktér felügyeletét. Első alkalommal 1993. január 19-én szállt le ilyen katonai légijármű magyar repülőtéren, Ferihegyen.

› Amerikai felderítőgépek Ferihegyen. ; F. G.: Az AWACS-titok.

⁸⁹⁾ Négy szlovák *MiG* vadász-repülőgép 1993. április 26-án 10:44-kor, fél perc erejéig 200 méter mélységben, alacsony magasságban berepült Hidasnémeti fölé, amelyet a határőr járőrök azonnal jelentettek.

› Légtérsértés. (1993)

⁹⁰⁾ Magyar *MiG-21*-es vadász-repülőgép, fegyverzet nélküli gyakorló repülés során, 1993. július 20-a délelőtt sértette meg a jugoszláv légteret. Akkor, tájékozási hibából Röszkénél kirepülve behatolt a szerbiai Vajdaság fölé, majd azt észlelve azonnal visszafordult. Összesen hat percnyi, Jugoszlávia feletti tartózkodást követően Kükesházánál visszatért magyar terület fölé.

› A *MiG 21*-es átrepült Jugoszláviába.

⁹¹⁾ Magyar harci helikopter fogta el azt az 1993. augusztus 14-e délutánján Ausztria felől érkező, német lajstromjelű, *Cessna* típusú repülőgépet, amely Kőszegnél repült be Magyarország légterébe, arra kapott engedély és jelentkezés nélkül. A Veszprém melletti Szentkirályszabadja katonai repülőterére utasított légijármű, mint a vizsgált során megállapítást nyert, rendelkezett ugyan magyar repülési engedéllyel, azonban az Sopronnál történő berepülést írt elő. A légijármű vezetője a kijelölt ponttól tájékozási hibából tért el 30 km-rel. A vizsgálatot követően a repülőgép és utasai folytathatták útjukat a tervezett célrepülőtérré, Siófok-Balatonkilitire.

› *MTI*: Eltévedt repülők.

kományt.⁹² Vélhetően hasonló esetre került sor 1992. szeptember végén is; azonban a fegyverekkel teli konténereket csak a célállomás, a maribori repülőtér vámhivatala fedte fel, a vélt fuvarozást követő tízedik hónapban. Ebből kifolyólag tettenérés, vagy közvetlen bizonyíték nem állt rendelkezésre budapesti leszállású járatral szemben.⁹³

A délszláv háború és légiforgalmi korlátozások egyik folyományaként a ferihegyi repülőtérén megnőtt a jugoszláv állampolgárok forgalma. A gépkocsival Budapestre érkezők a magyar főváros repülőtéréről utaztak távolabbi úti céljuk felé, illetve történt ez visszafelé is. Azonban ezzel Ferihegyen megnőtt azon délszlávok forgalma is, akik hamis / hamisított / más adataira szóló úti okmánnyal kívántak utazni. Elsősorban olyan országokba, amelyek a háború miatt szigorították a jugoszláv állampolgárok vízumkérelmének elbírálását.⁹⁴

A MALÉV a forgalomból egy éve kivont *Il-18*-as teherszállítók helyett újabb repülőgépet kívánt áruszállító üzletágának fokozására forgalomba állítani. Az első próbát a *Buffalo Airways* csak-teherszállító *Boeing 707*-es repülőgépének bérlésével tette. (E típus akkor már sok légitársaságnál nem teljesített utasszállító utakat.) A légijárművet személyzettel együtt szerződtették, az észak-amerikai légitársaság pedig vállalta magyar személyzet kiképzését. A hosszú távok teljesítésére és akár 40 tonna áru fuvarozására is alkalmas légijármű 1990. március 19-én érkezett Budapest-Ferihegyre, majd áprilisban egy másik is. A repülőgépek, a próbálkozások ellenére kevés utat (azt is elsősorban Ázsiába) teljesítettek, s még azon a nyáron visszakerültek a bérbeadójukhoz.⁹⁵ A magyar légitársaság az egyik, utasforgalomból kivont *Tu-154B-2*-es repülőgépét, a HA-LCA lajstromjelűt még 1991. szeptemberében teherszállításra alkalmassá alakította át. Légi árufuvarozást rövid ideig, 1993. július elejéig végeztek vele, amikor – az üzemidejének kihasználását követően – végleg kivonták a légi közlekedésből.⁹⁶ E légijármű számos alkalommal szállított Izraelbe szarvasmarhákat, a szivacsos agyvelő-

⁹² A *Florida West Airlines* 1991. december 1-jén külföldről érkezett, és eredetileg Zágrábba (vagy Varaždinba?) tartó repülőgépe, a délszláv háború fejleményei miatt, végül Ferihegyen szállt le. (E fejlemény következtében a megbízók terve az lett, hogy a szállítmányt kamionnal fuvarozzák tovább a megrendelőnek.) A szállítólevélben a ládák tartalmaként egy nigériai (!) katonai kórháznak címzett kórházi felszereléseket, egészségügyi készleteket tüntettek fel, amely gyanút ébresztett a *Vám- és Pénzügyőrség* munkatársaiban, és a szállítmányt tételesen átvizsgálták. Azonban azokban 11 tonnányi fegyvert, rakétákat, robbanószert és löszert találtak a pénzügyőrök. A hamis szállítólevéllel továbbcsempészni szándékozott eszközökről hamarosan megállapítást nyert, hogy Chiléből kiindulva kerültek a magyar főváros légikikötőjébe, és azt eredetileg a Jugoszláviával hadat viselő horvát kormány megbízásából vásárolták. Lőfegyverrel és robbanószerral való visszaélés büntettének gyanúja miatt a repülőgép személyzetét alkotó hét, különböző állampolgárságú személyt szemben a magyar *Rendőrség* illetékes szerve nyomozást indított. Továbbá előállították a szállítmányért december 6-án gyanútlanul jelentkező négy jugoszláv állampolgárt is, valamint egy svájci és egy német férfit is.

› Illegális fegyverszállítmány Ferihegyen. ; *MTI*: Illegális fegyverszállítás. ; *MTI*: Nem chilei eredetűek a fegyverek. ; SCHMIDT: A horvát kormány rendelte a ...

⁹³ Budapesti leszállással közlekedett az a repülőgép is, amelyik a gyanú szerint Mariborba nagyobb mennyiségű fegyvert szállított törvénytelen módon. Az 1993. július 21-én, a szlovén rendőrség által felfedezett hadi anyagok az előző évben, 1992. szeptember 28-án érkezettek a Khartúm–Maribor útvonalat teljesítő ukrán-magyar vállalat által üzemeltetett *Il-76TD* teherszállító repülőgép fedélzetén. A rakománya humanitárius célú élelmiszer-segélyszállítmányként volt feltüntetve a fuvarokmányokban. E légijármű a szerződés szerinti járat repülése során, technikai leszállás erejéig Budapesten tartózkodott; azonban a ferihegyi vámhivatalnál nem mutattak be vámáru-nyilatkozatot, szállítási okmányt. Ebből kifolyólag, a *Budapesti Ügyészségi Nyomozó Hivatal* csempészs ügyében nyomozást rendelt el az ukrán-magyar vállalat szemben. (A későbbi értesülések szerint és nyomozások alapján, a fegyverek a chilei hadseregtől származtak, amely azokat Sri Lankának értékesítette. Azonban még az indulás előtt jogosulatlanul kicserélték az eredeti szállítólevelet egy hamisra, és a rakományt az eredeti céljától eltérően, Horvátországba indították meg. Az említett ukrán-magyar vállalatnak egy másik *Il-76*-os repülőgépe 1992. októberében is teljesített egy Khartúm–Maribor útvonalat.)

› Az ügyészség csempészet ügyében nyomoz. ; Gazdátlan maribori szállítmány. ; Felgyorsult a vizsgálat Hofmann ügyében. ; Kik voltak a maribori fegyverraktár szállítói? ; *MTI*: Chilei felelősség a fegyverszállítások ügyében. ; *MTI*: Csempészet alapos gyanúja.

⁹⁴ › Jugoszlávok hamis útlevéllel.

⁹⁵ › Megérkezett a *Boeing 707*-es. ; [A *Magyar Televízió* 1990.04.10-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/01757_1990 (megtekintve 2019.01.14. 12:30)]

⁹⁶ › ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-154*.: 14. p.

gyulladás világjárvány idején, amikor a magyar élőállatokat nem sújtotta oda beviteli tilalom.⁹⁷

A Budapestre érkező, külföldi turistákat szállító charter-járatok mindig is kisebb arányú részt tett ki az összes szerződés alapján közlekedő forgalomban. Ezek közül a japán-magyar útvonal – rendszerességét és utasforgalmát tekintve is – kiemelkedő volt. A *MALÉV*, a rendszerváltást követően – kihasználva a japánok növekvő érdeklődését Magyarország, mint turisztikai célpont iránt – előkészületeket tett, majd 1991. július 29-én megindította a **Japánból hazánkba beutazó turistákat szállító szerződéses járatokat**. A kezdeti hónapokban ezt, a kevesebb megszakítással történő teljesítésére is képes, a *ČSA*-tól bérelt, 174 utasbefogadó-képességű *Iljuszin Il-62M* típusú repülőgéppel, csehszlovák személyzettel, de magyar lajsturmjellel és *MALÉV*-színekre festve üzemeltette. Azonban az összesen csak három járatot teljesített irányonként: a Budapest–(Moszkva–Habarovszk)–Oita járatot két Budapest–(...)–Fukuoka követte; ezért nem sokkal később visszaadásra került a bérbeadó részére.⁹⁸ A magyar vállalat végül 1992. július 18-án, immár hosszú távra bérelt, 222 utas-férőhelyes *Boeing 767-300*-as típussal kezdte meg a rendszeres és leszállás nélküli szerződéses járatainak teljesítését a távol-keleti szigetországból. A következő nyári idényekben a magyar légitársaság charter járatait Tokió–Narita repülőtéren kívül Akita, Aomori, Jamagata, Nagoja, Niigata, Oszaka, Szapporo–Csitosze, Szendai és Tomaya városokból is repülte a magyar fővárosba.⁹⁹ Már 1992-ben 25 szerződéses útvonal közlekedett irányonként a két ország között, azonban a következő évben – a repülőgépek menetrendi szerinti igénybevétele miatt – csak 14-et teljesítettek, majd 1994-ben pedig már 35-öt. Az 1995. év 73 járata után 1996-ban 60 indult, a csökkenést ezúttal is a repülőgéptípus menetrend szerinti terhelése okozta. A Japánból közlekedő magyar charter-járatok 1997-ig minden évben, majd 1999-ben és 2000-ben is repültek, mielőtt hosszabb időre leállították azokat.¹⁰⁰ Mivel a japán állampolgárok 1997. június 20-áig vízumkötelezetek voltak Magyarországra (azonban a beutazási engedélyt határátkelőhelyen is felvehették),¹⁰¹ ebből kifolyólag az egyszerre kétszáz főt szállító különjáratok az útlevélkezelő határőrök részére jelentős munkát jelentettek. Nem volt ritka, hogy e járatok esetében Ferihegy 2 határátkelőhelyen néhány főnél többnek kellett vízumot kiadni, s az sem volt példa nélküli, hogy akár 20 fő is vízum nélkül érkezett.¹⁰²

Az 1989-ben létrehozott, majd 1990-ben újra bejegyzett magyar *Aviaexpress Légi-közlekedési és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság* belföldi útvonalpróbái és -kísérletei után,¹⁰³ 1991. augusztus 23-ától hetente kétszeri sűrűséggel – néhány hónapon keresztül – üzemeltette a Budapest–Ferihegy–Graz járatot, amelyet 1992. májusában, heti háromszori teljesítés mellett, 15 személyes *Let L-410*-es repülőgéppel újraindítottak.¹⁰⁴ A járatot 1993-ra megszüntették.

⁹⁷ > TRENCÉNYI

⁹⁸ > FÖLDESI: *Hosszútávú Malév-álmok: 20 éve indult az Il-62-es charter*.

⁹⁹ > Malév charterek Japánba. ; *MTI: Malév járatok - Japán*. ; Műszaki hiba miatt indult később a repülőgép.

¹⁰⁰ > *MTI: Japán turizmus - magyarországi bűnözés*. ; *MTI: Malév gépekkel charter-járatok Japánba*. ; *MTI: Magyar-japán légiforgalmi tárgyalás: nincs előrelépés*. ; *MTI: Pál László oszakai programja*.

¹⁰¹ > 162/1997. Korm. r.

¹⁰² > [KURUCZ Imre c. r. fitzls. adatközlése alapján.]

¹⁰³ Az *Aviaexpress Légi-közlekedési és Szolgáltató Kft.*-t a *Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság*, a *Repülőgépes Szolgálat Állami Vállalat* és az *Országos Mentőszolgálat* hozta létre. Az első belföldi járata 1989. november 2-án indult, Békéscsaba–Budapest útvonalon. Az utasbiztonsági ellenőrzést a Békés megyei székhely repülőtérén is a *Vám- és Pénzügyőrség* megyei szervének tagjai hajtották végre, a repülőgép közelében. A rövid ideig fennálló légi járat Ferihegy-1-re érkezett, és onnan is indult visszafelé, hetente csak egy napon üzemelve.

> GAÁL ; KISS A.

¹⁰⁴ > *Aviaexpress légi járat Budapest–Graz között*. ; *Légijárat Grazba*.

Az 1991-re bekövetkezett jelentős forgalom-visszaesés okán a *MALÉV* 1991. őszen szolgálatába állított két, 21 utas szállítására berendezett *Jakovlev Jak-40* típusú szovjet repülőgépet. A három sugárhajtóműves kis légijárműveket több útvonalon is forgalomba állították, s hamarosan egy harmadik is érkezett. Egyes viszonylatokban csak bizonyos utakat repültek ezekkel, de voltak olyanok, mint a napi kettő Budapest–Bécs útvonal, ahol valamennyi járatot ilyenekkel teljesítették. Kedvezőtlen férőhely-kihasználás esetén a *Tu-134*-esektől a *Jak-40*-esek átvették egyes menetek teljesítését is.¹⁰⁵ E típus segítségével, 1991. október 27-én a *MALÉV* megnyitotta az ismét függetlenné vált Litvánia fővárosába közlekedő, Budapest–Vilnius útvonalát. Ekkortól újra indult a bő fél éve szünetelő Budapest–Drezda járat is, eleinte heti kétszer, majd a következő évtől már háromszor repülve azt *Jak-40*-es repülőgéppel.¹⁰⁶

A részvénytársasággá átalakult *MALÉV* 1992. április 10-én indította újra a Budapest–Luxemburg heti egyszeri útvonalát, *Jakovlev Jak-40*-es repülőgéppel; ezt majd a téli menetrendi időszakban is repülték. A luxemburgi *Luxair* légitársaság 1992. április 19-től, egyik bécsi járatának meghosszabbításával Luxemburg–(Bécs)–Budapest járatot nyitott. Ez a járat még az év folyamán megszűnt. Ismét teljesítésre került a Budapest–Lipce járat, amelyet heti kettő alkalommal, *Jak-40*-es repülőgéppel repültek. A magyar vállalat Budapest–Algír és Budapest–Belgrád útvonalait a téli menetrendi időszak idejére, 1992. október 25-től felfüggesztették, majd 1993. március végétől mindkettőt megszüntették.¹⁰⁷ Ellenben a barcelonai, korábban idényjárat ekkortól már egész évben közlekedett. Az 1992. évi XXV. (barcelonai) Nyári Olimpia Játékokra kitutazó öt magyar sportolói és kísérői csoportot a Budapest–Barcelona útvonal menetrendi forgalmába beállított, a *MALÉV* által akkoriban bérelt *Boeing 767*-es repülőgépe szállította ki az esemény helyszínére. Az 1992. évi nyári hónapokban menetrend szerint a *MALÉV* heti 210 járatot repült irányonként, s a ferihegyi repülőtér ekkor 39 ország 52 városával volt átszállás nélküli összeköttetésben. Az amerikai *Delta Air Lines* üzemeltetésében 1992. május 2-től már heti négy Budapest–Bécs–New York·JFK járat közlekedett.¹⁰⁸

A német *Nürnberg Flugdienst (NFD) Luftverkehrs AG.* légitársaság 48 utas szállítására alkalmas *Aerospatiale ATR-42* típusú repülőgéppel 1992. október 26-án nyitotta meg Nürnberg–Budapest járatát. Ezt heti hét alkalommal, naponta teljesítette. E légitársaság átalakulásával 1993. nyarán már az *Eurowings* repülte a Nürnberg–Budapest és a Nürnberg–(Bécs)–Budapest járatokat; előbbi öt, utóbbit egy alkalommal hetente, mindkettőt *ATR-42*-es, vagy *ATR-72*-es típussal. A járatsűrűség 1995. elején kétszerire, illetve egyszerire mérséklődött.¹⁰⁹

A *MALÉV* 1992. július 1-jével egyszemélyes részvénytársasággá alakult. A tulajdonosi szerkezetében jelentős változás volt, amikor 1992. novemberében az olasz *Alitalia* és egy olaszországi bank összesen 35 %-os részesedést vásárolt a magyar vállalatban. Ekkortól az olaszországi viszonylat felerősödött, s a következő évben megindított észak-amerikai magyar járat is ennek megfelelően alakult. Bár az olasz rész tulajdonost csak 1997. végén vásárolták meg, azonban – elsősorban az Olaszországot érintő, illetve oda irányuló – magyar járatszerkezet már korábban a piaci igények szerint finomult és módosult.

¹⁰⁵ > Malev replaces Tu-134s. ; *MTI*: Takarékoskodik a Malév Rt.

¹⁰⁶ > Malév téli menetrend.

¹⁰⁷ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 156. p. ; *MTI*: Malév – nyári menetrend. ; Téli menetrend a Malévnál. [1992] ; [Szerkesztőségi közlemény: 1992.04.12.]

¹⁰⁸ > FÁBIÁN István [keretben közölt összefoglaló] ; *MTI*: *Nyári menetrend a Malév-nál.*

¹⁰⁹ > *ABC*. 1993.: 427–434. p. ; *MALÉV* 1994/1995. évi téli 2. menetrendfüzete. ; S. N.

A határforgalom-ellenőrzésben, a priorálás mágnesszalagos nyilvántartási / feldolgozási rendszere helyére, 1992-ben IBM számítógépeket telepítettek a gépterembe.¹¹⁰ Ferihegy 2 határátkelőhelyen, mind a belépő, mind a kilépő határterületen továbbra is a középső négy fülke rendelkezett számítógép-terminál kapcsolattal, míg a két-két szélső nem; ott papír alapú kigyűjtőkből kerestek az esetlegesen ott dolgozók.¹¹¹ Az adatbázisokban számítógéppel történő lekérdezést a 2-es utasforgalmi épületben, ez időben rendfokozat nélküli sorállományú határőrök vették át, akik e feladatukat operátori beosztású polgári alkalmazottak irányítása alatt végezték. Az addigi polgári állományú terminálkezelőket egyidejűleg hivatásos állományba vették át, vagy akik azt nem vállalták, azok nagy részét elbocsátották. Az átkelőhely-ügyletesi szolgálatot egészen is 1994-ig tisztek látták el, majd kinevezett zászlósi és tiszthelyettesi állomány vette át e feladat végrehajtását.¹¹²

A *Budapesti Légi és Folyami Forgalomellenőrző Pontot* a *Határőrség Országos Parancsnokságának* közvetlen irányítása alól kivonták, s az előbbi egyidejű átszervezésével, 1992. március 1-jével felállították a *Budapesti Határforgalmi Igazgatóságot* (BHFI).¹¹³ Ez utóbbi irányítása alá rendelték a repülőtér két terminálján, a jövőben is egymástól elkülönülten működő *Ferihegy-1 FEP*-et és *Ferihegy-2 FEP*-et, valamint a Belgrád rakparti hajóállomáson illetékes *Folyami FEP*-et volt. Ezeken túl az igazgatóság feladatellátását támogatta az *Ellátó Század*, a *Biztosító Század*, az *Idegenrendészeti Központ* és a gazdasági, műszaki szolgálat.¹¹⁴ Míg *Ferihegy-2 FEP* illetékessége kizárólagosan a 2-es forgalmi épület utasforgalmára terjedt ki, addig a *Ferihegy-1 FEP* feladatait a – legtöbb külföldi légitársaság által igénybe vett – 1-es terminál mellett, a kisrepülőgépes terminálon és a közép-magyarországi vidéki repülőtereken is ellátta. A *BHFI* és az ország minden határátkelőhelyén az útlevélezői feladatokat 1992. szeptember 1-től már hivatásos határőrök végezték.¹¹⁵ Az igazgatóság alárendeltségébe 1993-ban 130 hivatásos útlevélező tartozott, sokuk a sorállományú segédútlevélezők felváltására a korábbi néhány év során felvett személy volt. A *BHFI* teljes létszáma 1993. márciusában 599 fő volt.¹¹⁶ Ez időre, a korábbi időszaktól eltérően, a biztosító század a laktanyaépület 2., az ellátó század az 1. emeletén volt elhelyezve. A magassíkszinten változatlanul az étkező – ahová készített szállították, ott annak csak melegítése történt –, a kávézó és az egészségügyi részleg volt.¹¹⁷ A biztosító század akciócsoportjai a repülőtér őrzéséhez kapcsolódó feladatait az azért felelős *RBF* irányításával vagy alárendeltségében hajtották végre.¹¹⁸

A sorkatonai szolgálati idő összessége továbbra is 12 hónap volt. A sorállományúak alapkiképzése ebből három hónapot tett ki, amely keretében – a katonai alapok mellett – már a kijelölt beosztásoknak megfelelő kiképzést is végrehajtották. Ennek megfelelően az terminálkezelő határőröket megtanították „vakon” gépírni is, s Ferihegyre történt áthelyezésüket követően néhány hét továbbképzésben is részesítettek

¹¹⁰ > [MISÁNYI Ágnes c. r. ftzls., NAGYNÉ MORVAI Gyöngyi c. r. ftzls. és RÁCZ Beatrix r. örgy. adatközlése alapján.]

¹¹¹ > [H. A. adatközlése alapján.]

¹¹² > [GÁL Ferencné c. r. ftzls., MISÁNYI Ágnes c. r. ftzls., NAGYNÉ MORVAI Gyöngyi c. r. ftzls. és RÁCZ Beatrix r. örgy. adatközlése alapján.]

¹¹³ > FÁBIÁN Gyula ; *Határőrség 1906-1945-2007.*: 41. p.

A korszakban e területi szervnek *BHI* volt a rövidítése, azonban a későbbi szervezeti változások eredményeként létrehozott *Budapesti Határőr Igazgatóság* azonos rövidítése miatt, előbbire e könyvben *BHFI* került alkalmazásra.

¹¹⁴ > 03/34/1992. OPK. sz.

¹¹⁵ > FÁBIÁN Gyula ; LÁSZLÓ: Emléklappal, munka nélkül.

¹¹⁶ > DOBOS ; GÁL: Repülőtér, tessék belépni! ; JÓSZAI: [151. p.]

¹¹⁷ > [MACZÓ Dávid adatközlése alapján.]

¹¹⁸ > FÁBIÁN Gyula

őket helyi szinten. Még a sorkatonai szolgálatuk kezdeti időszakában, a leendő terminálkezelő sorkatonákat – a velük egy lakásban élők nyilatkozatai vagy a szomszédok elmondásai útján – környezettanulmányoknak vetették alá, hogy nemzetbiztonsági megbízhatóságukat vizsgálják.¹¹⁹

Az terminálkezelő határőr sorkatonák a biztosító századok alárendeltségébe tartoztak, majd 1993. második felétől az ellátó század alá helyezték őket. Ők forgatásban, heti váltásokban kerültek beosztásba: egy hét terminálkezelő szolgálat után egy hét kiképzési és kiegészítő biztosító feladatellátás következett, majd ismét egy hét terminálkezelő munka után egy hét eltávozás volt kiadva; ezt követően kezdődött előlről. A priorálás a 2-es utasforgalmi épület melléképületében, az „F” szárny alagsorában került végrehajtásra, ahol a gépteremben több számítógép is telepítésre került. A gépteremben folytatott munka napi 8 órát tett ki, déli váltással, azonban késő esti gépkésés esetén az esti szolgálatnak meg kellett várnia az utolsó utas beléptetését is. A váltást kisbusszal vagy IFA tehergépkocsival vitték a laktanyából a Ferihegy 2 szolgálati helyre. Az terminálkezelők a havi egy hét kiképzési időszakban támogatták a biztosító századot a repülőgépek őrzésében, járőrözésben, valamint a repülőtéri rendőrséget az előállító helyiség, illetve a visszairányított személyek kijelölt tartózkodási helyének felügyeletében is. Ugyanezen egyhetes időszakok keretében került sor a repülőtér kijelölt részén végrehajtott erőltetettmenet-gyakorlatokra, és a Tétényi-fennsíkon a lökiképzésre is.¹²⁰ Egyes, fokozottan védett járatokat, mint a *MALÉV* és az *El Al* tel avivi útvonalait teljesítő repülőgépeket, a *Határőrség* ferihegyi egységének biztosító állománya kutyás járőrrel is megerősítve őrizte, míg az utascarnokban a rendőrséget határőr sorkatonák járőrtárral erősítették meg.¹²¹

A *Repülőgépes Szolgálat Állami Vállalat (RSz)* által korábban létrehozott *Air Service Hungary* légitársaság 1992. május 1-jétől *Antonov An-2*-es, személyes repülőgéppel Budapest-Budaörs repülőtérrel megindította kiterjedt belföldi hálózatát. Az év május 4-től pedig, heti négy alkalommal, 14 utas-férőhelyes *Let L-410*-es típusal megkezdte a Budapest-Budaörs–Debrecen–Ungvár útvonal teljesítését is; júniusra már igen kedvező volt a férőhelyek kihasználtsága.¹²² Ez a járat – bár indulása viszonylagosan csendben történt – több magyarországi elsőséget is teljesített. Azon túlmenően, hogy 42 év után ismét megindította a budaörsi repülőtérrel a menetrend szerinti nemzetközi légi forgalmat, egyúttal első alkalommal indult vidéki magyar repülőtérrel (Debrecenből) menetrend szerinti nemzetközi légi járat. Ezeken túlmenően az említett volt az első olyan külföldi viszonylatú útvonal, amely magyarországi belföldi repülőtér közbeeső leszállás révén érintett. A kárpátaljai járatot már az év őszére Budapest-Budaörs–Ungvárra módosították, immár a tiszántúli város érintése nélkül teljesítve azt (bár utasigény esetén még leszálltak ott).

A budaörsi repülőtérrel 1992. tavaszától induló nemzetközi járatok utasait mindvégig ideiglenes határnyitás keretében ellenőrizték. A határforgalom-ellenőrzéseket a debreceni leszállások esetében a *Nyírbátori Határőr Igazgatóság* munkatársai hajtották végre, a Budapest-Budaörs repülőtéren ezt részben a *BHfI Ferihegy-1 FEP*, részben a *BHfI Folyami FEP* útlevélkezelői végezték el.¹²³ A vámvizsgálatot Vám- és Pénzügyőrség debreceni, illetve ferihegyi hivatalának kijelölt személye hajtotta végre.

¹¹⁹ > [MACZÓ Dávid adatközlése alapján.]

¹²⁰ > [MACZÓ Dávid adatközlése alapján.]

¹²¹ > KOCIS; [MACZÓ Dávid adatközlése alapján.]

¹²² > A polgári repülés kezdete. ; Belföldi légi járatok – start május 1-jén. ; Főként üzletembereknek. ; I. M. ; Népszemlék a belföldi légijáratok. ; Új belföldi légi szolgáltatás.

¹²³ > [BOROS Atilla c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

A 415 hektáros, **Debrecen déli határában elterülő volt szovjet katonai repülőtér**en, a régi forgalmi épület mellett közel kétszáz épület – köztük számos repülőgépbunker – állt.¹²⁴ Hosszú idő után, az első nemzetközi viszonylatú külföldi polgári utas szállító légijármű 1990. április 29-én, még a szovjet repülőtér-igazgatás ideje alatt, kétnapos külügyi-katonai egyeztetéseket követően érkezett, majd indult még aznap vissza a debreceni repülőtérre. Akkor a NATO-tag¹²⁵ Német Szövetségi Köztársaságban lajstromozott *Learjet 55* típusú, a *Német Általános Automobil-klub* által fenntartott mentő-repülőgép két, súlyosan sérült nyugatnémet állampolgárt fuvarozott haza.¹²⁶ A hajdúsági megyeszékhely üzemeltetésébe került repülőtérre 1992. májusában, a nyár végéig Budapest–Debrecen–Ungvár útvonalú menetrend szerinti járat is üzemelt (ennek ismertetése kissé előbb olvasható). Itt az első nagyobb létszámú polgári határátlépésre 1992. augusztus 27-én délelőtt került sor. Aznap a *MALÉV* egy *Tu-154*-es és egy *Tu-134*-es repülőgépe Berlinből közel kétszáz német parlamenti képviselőt, vezető politikust és újságírókat fuvarozott Debrecenbe. A két légi járműből kiszálló utasokat és úti okmányaikat a lépcső aljánál három határőr és két pénzügyőr ellenőrizte.¹²⁷ A magyar külügyminiszter elképzelésének megfelelően, 1993. november második felében, a kétnapos közép-európai külügyminiszteri találkozón résztvevő miniszterek egy részének érkezési és indulási helyszíne volt. Ebből kifolyólag a légi kikötő felújításra szoruló 2.500 méteres leszállópályájának gyorsjavítására még októberben 200 millió forintot zárolt a városi közgyűlés. Ez lehetővé tette, hogy annak teljes hosszát ismét kihasználva, nagyobb repülőgépek is igénybe vehessék a repülőtér.¹²⁸

Debrecen légi kikötőjében – a korábban ismertetett – *Air Service Hungary* magyar légitársaság 1992. május 4-én indította a heti négy alkalommal teljesített Budapest–Budaörs–Debrecen–Ungvár útvonalat. A menetrend szerinti légi határforgalom első alkalommal indult meg az alföldi város légi kikötőjéből – és egyben első alkalommal vidéki magyar repülőtérre is –, igaz egy évtizeden keresztül csak alkalmi, ideiglenes határnyitások keretében léphették át a magyar államhatárt az ide, vagy innen külföldre utazók. Az ungvári járat már 1992. őszétől nem érintette Debrecent, azonban alkalmi külföldre utazások az ezt követő években is történtek. A debreceni repülőtér – az 1977. júniusi esemény után – másodszor 1993. november 19-én és 20-án volt kiemelten fontos személyek határátlépésének helyszíne. A magyar külügyminiszter meghívására érkező 9 közép-európai külügyminiszter határátléptetésére az alföldi megyeszékhely légi kikötőjében került sor. A repülőgéppel érkezett miniszterek és kíséreteik 19-e délutánja és estéje folyamán szálltak le Debrecen határában, míg Horvátország diplomáciai vezetője 20-a reggelén érkezett különjáratú repülőgéppel. Az Arany Bika szállóban megrendezett Közép-európai Kezdeményezés értekezletét követően, november 20-a este a résztvevők a repülőtérre, légi úton hagyták el Magyarországot.¹²⁹

¹²⁴ > Debrecen megvette saját repülőtérét.
Az ingatlanon további 9 lakóépület 450 lakással bírt, a korábbi szovjet egység egy részének – elsősorban tisztai állományának – szállásaként.

¹²⁵ Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

¹²⁶ > [*A Magyar Televízió* 1990.05.01-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/02252_1990/ (megtekintve 2019.01.19. 22:00)]

A szovjet csapatkivonás részeként, a debreceni repülőtérre 1990. március vége óta véglegesen hazatelepülő szovjet katonai légi járművek közül az utolsók 1990. május 18-án reggel szálltak fel.

> ILLÉSY – FOJTÁN

¹²⁷ > Hazánkban ülésezik a CDU frakciója. ; [*A Magyar Televízió* 1992.08.27-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/04716_1992 (megtekintve 2019.01.19. 23:30)]

¹²⁸ > Külügyminiszterek találkozója. ; Repülővel Debrecenbe.

¹²⁹ > KeK külügyminiszteri találkozó. ; Külügyminiszterek. ; Repülővel Debrecenbe.

A Sármellék és Zalavár között, 384 hektáron elterülő, 2.500 méteres betonozott pályával rendelkező volt szovjet katonai repülőtér¹³⁰ ideiglenes üzemeltetési joga 1991. elején egy budapesti vállalkozáshoz került. A **sármelléki légi kikötő** 1991. július legvégétől fogadott polgári légitársaságokat, azok alkalmi repülései kapcsán. (A légi kikötő ICAO kódja „LHSM” lett.) A polgári üzemeltetés korai időszakában jelentős ráfordítás igényelt a szovjetek idejéből származó, elszivárgott üzemanyag felszámolása, amely a környék kútjait is jelentős mértékben szennyezte. Mivel az üzemeltetők elsősorban külföldi repülőgépek és utasaik érkezésére, majd indítására számítottak, ezért a repülőteret már a kezdetektől „Balaton Airport” néven nevezték meg. Az ideiglenes határnyitás lehetőségét a *Határőrség* és a *Vám- és Pénzügyőrség* területileg illetékes szerve, előzetes kérelem alapján, a megjelölt érkezési vagy indulási időpontokban, jogszabályban rögzített térítés ellenében teljesítette. Az útlevelellenőrzést a *Nagykanizsai Határőr Igazgatóság* Letenye határátkelőhelyének kijelölt hivatásos állományú tagjai hajtották végre. (A sármelléki repülőtér 66 km távolságra volt az említett átkelőhelytől.)¹³¹ A határforgalom-ellenőrzés a kezdeti években, kedvező időjárási viszonyok esetén még a 30–40 utast szállító légitársaságok esetében is a repülőgépnél, a kiszállást segítő lépcső aljánál került végrehajtásra. A határőr az útleveleket kezelte, míg a VP pénzügyőre a szűrőpróbaszerű vámellenőrzést hajtotta végre ugyanott.¹³² Még a polgári üzemelés első hónapjaiban a sármelléki repülőtéren felszerelésre került új rádió már 360–400 km-es körzeten belül kapcsolatot tudott tartani az érkező és induló légitársaságokkal. Már 1991. őszére kialakítottak egy kis, 24 férőhelyes szállodát a felújított forgalmi épületben.¹³³ Az első szerződéses, kétheti járat 1991. őszén kezdte meg forgalmát; az első menetrend szerint közlekedő, szintén szerződéses légi járatot 1993. május 23-án fogadta, s indította a nyugat-balatoni repülőtér. Akkortól a svájci *Crossair* heti egyszer repült a Zürich–Sármellék útvonalat; a 33 utas befogadására képes *SAAB 340*-es repülőgépeken döntően hévízi gyógyüdülésre érkező külföldiek közlekedtek.¹³⁴ Hamarosan egy orosz légitársaság *Tu-134*-es repülőgépekkel, Oroszország viszonylatából fuvarozott pihenni, gyógyulni vágyó utasokat. A sármelléki repülőtér irányító tornyát és az akkor száz utas kiszolgálására képes forgalmi épületét 1994-re felújították. Azonban szovjet hadsereg által, a távozásukkor leszerelt és elszállított bevezető fénysor pótlására még nem volt elegendő forrás, így csak nappali üzemet tudtak biztosítani. Így a repülőgép-vezetők továbbra is csak látás utáni megközelítéssel szállhattak le Sármelléknél. A kezdeti időszak legforgalmasabb éve 1993. volt, akkor 14 országból 648 légitársaság érkezett a nyugat-balatoni légi kikötőbe, több ezer utast szállítva; 1994-ben 330 repülőgéppel 4.600 utas érkezett és indult összesen. (A repülőtér területén, 1994. március 3-án hajnalban orosz alvilági leszámolás keretében, orosz bűnözők részlegesen felrobbantottak egy jekatyerinburgi légitársaság ott tárolt *Iljuszin Il-76* típusú teherszállító repülőgépét.) Az ideiglenes határnyitás lehetősége 1995. január elején megszűnt, s ezzel a külföldről érkező, vagy oda induló repülőgépeknek érinteniük kellett a ferihe-

¹³⁰ A Balatoni-medence nyugati részében, az 1952-ben létrehozott katonai repülőteret a *Magyar Néphadsereg* tartotta fent, s saját harci egységei állomásoztak ott. A 2.000 méter hosszú, szilárd burkolatú leszállópályát 1953-ban építették meg. A magyar alakulatokat az 1950-es évek végén váltották fel a szovjet repülő egységek, akik majd 1982-ben 2.500 méterre bővítették a futópálya felületét.

› SZO/112-47/2012 Hévíz isz.

¹³¹ › DAI. ; Jövő hét végén nyílik a Balaton Airport. ; S. G.: Olaj a vízre

¹³² › [A Magyar Televízió 1993.05.23-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/02694_1993 (megtekintve 2019.01.17. 17:00)]

¹³³ › Élénk forgalom a Balaton Airpoton.

¹³⁴ › Légi járat Zürich és Sármellék között. ; [A Magyar Televízió 1993.05.23-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/02694_1993 (megtekintve 2019.01.17. 17:00)]

gyi légikikötőt, vagy nyáron a siófok-balatonkiliti-it. Ez jelentősen, lényegében teljesen visszavetette a közvetlen légi forgalmat.¹³⁵ A sármelléki repülőtér üzemeltetési jogát 1995. április 1-től Zalavár és Sármellék települések közösen kapták meg, amelyek azt a korábban létrehozott *Zalavár-Sármellék Airport Ingatlanhasznosító és Szolgáltató Kft.* útján kezelték.¹³⁶

Az elkészült új forgalmi épülettel az *LRI* 1990. április 28-án vette át a **Siófok-Balatonkiliti** 144 hektáron elterülő füves repülőtér üzemeltetését és igazgatását. (A magyar állam tulajdonjoga és a *Magyar Honvédség* kezelési joga továbbra is megmaradt. Siófok *ICAO* kódneve „LHSK” lett.) Az akkor egyúttal átadásra került új forgalmi épület immár kétszintes volt. A „T” alaprajzú, majdnem teljes magasságában nyereg-tető-épület oldalában, annak harmadik szintjeként alakították ki a teljesen üvegfalú irányítótornyot. Ennek az épületnek a földszintjén rendezték be az érkező és az induló várószobát, továbbá a *Határőrség* és a *Vám- és Pénzügyőrség* hivatalos helyiségeit is. Így kedvezőtlen időjárás esetén épületen belül volt végrehajtható a szükséges határforgalom-ellenőrzés. Már a megnyitás napján, április 28-án egy nemzetközi repülőtúra-verseny helyszíne lett. Ez alkalomból kilencvennél is több repülőgép érkezett oda külföldről, azok közül is a legnagyobb arányban a Nyugat-Németországban lajstromozottak voltak. A következő évek nyári hónapjaiban a siófoki időszakos nemzetközi légi forgalma egyre nagyobb lett. (Így 1991-ben 350, a következő évben már valamivel kevesebb, mint 500 repülőgép érkezett és indult, döntően külföld viszonylatában). Az ottani menetrenden kívüli, nem kereskedelmi forgalom elsősorban néhány személyes, 20 tonna összsúlynál kisebb kisrepülőgépekből állt, s döntően külföldiek magyarországi látogatásaik során vették igénybe Siófok-Balatonkilitit. A Balatontól délre elterülő repülőtéren a (nemzetközi) repülési idény április legvégétől vagy május legelejétől október utolsó hetéig, évente meghatározott dátumok között tartott. (Az 1994. évben a szezonnyitásra május 21-én került sor a nyitási engedély kiadásának elhúzódása miatt, amit az új biztonsági követelményeknek történő megfelelés idézett elő. Két évvel később szintén május végén nyitották meg a nemzetközi forgalom előtt.) Az üzemi idő alatt, reggel 7 órától szürkületig szállhattak le és fel repülőgépek; ezen időszakban volt biztosítva az útlel-ellenőrzés és a vámvizsgálat, amelyért jogszabály alapján a repülőtér üzemeltetője meghatározott térítést fizetett a két hatóságnak. A repülőtéren az esetlegesen szükséges utasbiztonsági ellenőrzéseket a *Somogy megyei Rendőr-főkapitányság Siófoki Rendőrkapitányságának*, a szükséges képzettséggel rendelkező állománya végezte. Hamarosan a külföldre repülő vagy onnan visszaérkező magyarországi repülőgépek is igénybe vették, mint a határforgalom-ellenőrzés helyszínét, mivel az ottani állandó pénzügyőr és határőr jelenlét miatt határnyitásért nem kellett külön engedélyért folyamodni, s azt a repülőgép személyzete és utasai külön díj nélkül vehették igénybe.¹³⁷

A **taszári katonai repülőtéren** az 1990-es évek elejétől, egészen a 2005. őszi történet bezárásáig döntően katonai repülőgépek, azok személyzeteik és utasaik lépték át a magyar államhatárt. E forgalom majd különösen az *Amerikai Egyesült Államok Légierőjének* ide települt légi támaszpontjának idején lett számottevő. A korai határlépések egyike jelentős személy kiutazásához kapcsolódik. A magánlátogatáson Magyarországon tartózkodó Diana wales-i hercegné 1992. március 24-én – egy délszláv

¹³⁵ > CSÍKY – KUN ; Oroszok robbantottak Sármelléken.

¹³⁶ > FÁBOS: Sármellék: elszállnak a tervek. ; SZO/112-47/2012 Hévíz ísz.

¹³⁷ > CZENE: Ilyen volt ez a balatoni nyár ; FERENCI ; Fogad a siófok-kiliti repülőtér. ; Hétvégi csúcs a kiliti repülőtéren. ; K. Á. ; Kiliti légibázis. ; UJVÁRI ; [Szerkesztőségi közlemény: 1990.03.25.] ; [A Magyar Televízió 1990.04.28-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; https://nava.hu/id/02290_1990/ (megtekintve 2019.01.25. 14:30)]

menekülteket befogadó tábor megtekintését követően – Taszárról szállt fel, hogy az Egyesült Királyságba hazatérjen.¹³⁸ A taszári repülőtéren az 1993. évben, szeptember elejéig közel kétszáz repülőgépet és utasait ellenőrizték külföldi útjaik során (a valamivel nyugatabbra fekvő kaposújlaki füves kisrepülőtéren 16 esetben került sor útlevél- és vámellenőrzésre).¹³⁹

A füves leszállómezejű **szegedi repülőtér** első, szerződés szerinti nemzetközi járata 1993. október 27-én indult el. A *Farner Air Transport (Hungary)* svájci-magyar légitársaság akkortól Szeged–Trieszt útvonalat teljesített, a 16 utasfőre helyes *Let L-410 UVP-E* típusú repülőgéppel, majd novembertől lehetőség nyílt Szeged–Ljubljana viszonylatban is utazni. Az elképzelések szerint előbbi útvonalat heti három, utóbbit kettő alkalommal teljesítették, amennyiben a járatszervező magyar vállalkozásnál legalább tíz fizetőutast vált menetjegyet az adott járatra. A járatokat nagyrészt, a jugoszláv repülőtereket érintő embargó miatt, vajdasági jugoszláv állampolgárok vették igénybe.¹⁴⁰ Azonban ezen útvonalak menetrendiségét hamarosan heti egyszerire mérsékeltek, s ez sem lett tartós. A *Farner Air Transport (Hungary)* 1993. december közepén a fehéroroszországi Breszt városába szállította szegedi férfi röplabda-csapatot, szerződés alapján, egyszeri alkalommal Szeged–Breszt útvonalon és vissza.¹⁴¹ A szegedi repülőtér alkalmi határnyitásai esetén, akárcsak más vidéki magyar repülőtereken, egy rendőr fémkereső segítségével poggyász- és ruházat-átvizsgálást végzett, repülésre veszélyes eszközt keresve (ez a kereskedelmi repülések esetében minden esetben végrehajtásra került indulás előtt), s egy-egy vámőr és határőr a határforgalom-ellenőrzést hajtotta végre. Az ilyen ellenőrzés tíz–tízennégy utas esetében megközelítőleg negyed órát vett igénybe.¹⁴² A következő években a szegedi repülőtéren a nemzetközi viszonylatú forgalom viszonylag kicsi volt, a határnyitások száma nem érte el évente a százat sem.

Az 1993. év tavasza több, korábbi *MALÉV*-járat megszűnését hozta. Ebből kifolyólag csak március végéig teljesítette a Budapest–Luxemburg és Budapest–Tripoli viszonylatokat. Ezen kívül megszűnt a magyar légitársaság Budapest–Doha–Abu Dhabi útvonalát is.¹⁴³ A *MALÉV* utolsó perzsa-öbölbeli járata, az 1993/1994. évi téli időszakra felfüggesztett, majd újraindított Budapest–Bahrain–Dubai útvonal 1994. október

¹³⁸ > BOZSIK

A *Magyar Honvédség* kezelésében lévő, Kaposvártól kissé keletre elterülő, 2.500 méteres szilárd burkolatú leszállópályával rendelkező repülőtéren magyar katonai repülőgépek személyzetei is ki- vagy beléptek. Így például az Egyesült Királyságban Fairfordban megtartott légibemutatóról 1993. július 27-én hazatérő négy magyar *MiG-21*-es vadásziparrepülőgép légijármű-vezetői is Taszáron léptek be Magyarországra.

Az *Amerikai Egyesült Államok Légierője* – a magyar állammal kötött kétoldalú megállapodás alapján, a boszniai háború okán – 1995. őszén létesített utánpótló- és raktárközpontot a taszári repülőtéren. Az első két amerikai katonai szállító-repülőgép (németországi támaszpontból indulva) december 5-én szállt le, 111 katonával a fedélzetükön. Ekkortól itt jelentős számú határátlépés történt, elsősorban az amerikai katonai állományú, illetve az azokhoz csatlakozó vagy azokat támogató polgári személyek részéről. A következő években több ezer személy és sok ezer tonna áru érkezett, illetve indult a somogyi légi kikötőből, amely idővel a NATO IFOR és SFOR műveleteinek kiszolgáló támaszpontja lett. A taszári repülőtér délkeleti sarkában a megyei, a kaposvári és a taszári önkormányzat közös vállalkozása 2003. tavaszára egy félkör alakú polgári forgalmi épületet épített fel, közepén irányítótoronnyal, lehetővé téve a leendő nem-katonai célú repülések színvonalas kiszolgálását. (Az ICAO kódja „LHTA” lett.) A terveknek megfelelően a repülőtérrel az amerikai állomány 2004. júniusában kivonult, majd a légi támaszpont állandó működését 2005. őszén magyar részről is felfüggesztették, s a repülőteret bezárták.

> BARNA Zsolt: Megérkeztek az amerikaiak. ; Érkeznek az amerikai katonák. ; Magyar vadásziparrepülőik sikere Angliában.

¹³⁹ > V. M.: Forog az idegen.

¹⁴⁰ > PATAKI ; TAKÁCS Viktor

¹⁴¹ > GYÜRKI

¹⁴² > TAKÁCS Viktor

¹⁴³ > *MTI*: Malév – nyári menetrend.

végén szűnt meg végleg.¹⁴⁴ A magyar légitársaság még 1993. legelején is, menetrend szerint Budapest–Larnaca–Damaszkusz útvonalon teljesítette egyes szíriai járatát.

Az 1993-tól tapasztalható forgalomnövekedés ellenére, az egyre magasabb üzemi költségek miatt, a *MALÉV* 1993. november 1-jén kivonta forgalmából a *Jak-40*-es típusát. Ennek következtében, azzal egy időben, egyes viszonylatainak teljesítését is felfüggesztette. Így 1993. október 30-áig megszűnt a Budapest–Drezda, a Budapest–Lipce és a Budapest–Vilnius útvonal is, a bécsi viszonylat pedig október 31-től napi háromról egyre csökkent, amelyet ismét *Tu-134A* típussal repült a *MALÉV*.¹⁴⁵

A *MALÉV* repülőgép-parkjának fejlesztése keretében, a bérelt (úgynevezett „szélestörzsű”) *Boeing 767-300*-as helyett két, nagy hatótávolságú *Boeing 767-200ER* típust vásárolt. E típusváltozat 197 fő utas befogadására volt képes, s leszállás nélküli hatótávolsága elérte a 12.500 km-t. Ezzel lehetővé vált, hogy az egy ideje tervezett, menetrend szerinti tengerentúli légi járatok megnyitására kerüljenek. Az 1993. május 29-én szolgálatba állt repülőgépek aznap, elsőként a Budapest–Róma–Fiumicino–Newark (New York szomszédságában) útvonalon repültek, az *Alitaliával* üzemközöségben.¹⁴⁶ Az észak-amerikai magyar járatot a *MALÉV* 1994. május 2-től immár Budapest–New York–JFK útvonalon közvetlenül, az amerikai *Delta Air Lines*-szal közösen üzemeltette.¹⁴⁷ (A magyar légitársaság az észak-amerikai útvonalának módosításáig, 1994. májusig repülte menetrend szerint az utolsó, közbeeső leszállással teljesített útvonalait: a newarkit, és közel ebben az időben vált közvetlen járáttá valamennyi szentpétervári is.)

A *MALÉV* a budapest–new yorki menetrend szerinti viszonylata mellett, egyes idényekben szintén *Boeing 767*-es repülőgéppel számos szerződéses járatot teljesített észak-amerikai nagyvárosok repülőtereire. Így közlekedtek már 1993. májusa előtt is Budapest–Cleveland és Budapest–Miami, majd 1994-től Budapest–Toronto útvonalakon is. Utóbbi viszonylatban, 1994. június 1-je és szeptember 21-e között összesen 13, leszállás nélküli járatpárt teljesítettek a magyar légijárművek. Majd az 1998. év turisztikai idényében, szintén a Budapest–Toronto útvonalon 33 utat repültek a *Boeing 767*-esek, míg az akkor újként megkezdett Budapest–Los Angeles útvonalon 16-ot, közbeeső leszállás nélkül.¹⁴⁸

A *Swissair* már 1993. áprilisában indította meg a Genf–Budapest járatát, amit akkor és majd még az 1994/1995. téli menetrendi időszakban is heti három alkalommal

¹⁴⁴ > Malév menetrend.

¹⁴⁵ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 157. p. ; Malév menetrend. ; *MTI*: Takarékoskodik a Malév Rt.

¹⁴⁶ > SZABÓ Attila: A gázturbinás repülőgép-hajtóművek és ...

A *MALÉV-Alitalia* Budapest–Róma–Newark járata egyaránt igénybe vehető volt Budapest–Róma, Budapest–...–Newark és Róma–Newark viszonylatokban is. Ennek révén az olasz *Alitalia* légitársaság Rómából nem csak a new yorki John Fitzgerald Kennedy Nemzetközi Repülőtérre (saját járataival), hanem a New Yorkhoz közeli, New Jerseyben lévő Newark városába is kapcsolatot biztosított (a közösen üzemeltetett *MALÉV* járatával). New York–JFK repülőtérre az olasz *Alitalia* repült, de ezen kívül a *MALÉV* leszállási jogának hiánya sem tette lehetővé az észak-amerikai nagyváros legnagyobb repülőterére történő közlekedést.

> *ABC*. 1993.

A *MALÉV* HA-LHA lajstromjelű *Boeing 767-200ER* típusú repülőgépe 2004. április 5-én lett elkeresztelve. Aznapról a Nobel-díjas tudós után a „Szent-Györgyi Albert” nevet viselte. (A nevet az első ajtó előtt, annak alsó vonalától lejjebb, a típusjelölés alatt tüntették fel.) Ez volt a magyar légitársaság egyetlen légijárműve, amely hivatalos nevet viselt. (A hajókhoz hasonlóan, sok külföldi légitársaságnál szokás volt, hogy a repülőgépeinek egyedi nevet adtak. Ez általában településnév, vagy ismert személyek neve volt.)

> [*A Magyar Televízió Rt.* 2004.04.05-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/02854_2004 (megtekintve 2019.01.14. 11:00)]

¹⁴⁷ > New York-i járat. ; [*A Magyar Televízió* 1994.05.02-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/03054_1994 (megtekintve 2019.01.14. 23:00)]

¹⁴⁸ > HUSZÁK ; KONCZ ; *MALÉV* hirdetése 1994.05.25. ; *MALÉV* hirdetése 1995.03.09. ; *MALÉV* hirdetése 1998.05.23. ; Új menetrend, több járat.

teljesített. Ezt az útvonalat 1996-ban már nem teljesítette a svájci légitársaság.¹⁴⁹ A *Tunisair* már 1993. március végétől menetrend szerinti járatot tartott fent Tunisz–Budapest–(Prága)–Tunisz útvonalon, heti egy alkalommal. Ez mellett, a főszezonban közvetlenül Tunisz–Budapest útvonalon és vissza is repült. Hamarosan, egyes időszakokban kettő alkalommal teljesítette ezt az útvonalat, mindvégig *Boeing 737*-es típusaival. A változatlan tuniszi járatsűrűség mellett, majd a 2000-es évek elején még Monasztir–Budapest járatot is üzemeltetett, mindkettőt legalább heti egy alkalommal. (Az üülőhelyek egy részét utazási irodák ügyfelei töltötték meg.) A tunéziai vállalat ezen kívül az említett két tengerparti városba késő tavasz és kora ősz között további szerződéses járatokat is repült Budapestről, esetenként további repülőterekre is, köztük Djerbába.¹⁵⁰

A holland *KLM* 1993. nyári menetrendi idényében heti 14 Amsterdam–Budapest és 7-szer Amsterdam–(Bécs)–Budapest járatot teljesített, míg a *MALÉV* ugyanekkor napi egyszer, azaz heti 7 alkalommal repült Budapest–Amsterdam viszonylatban.¹⁵¹ Az egyiptomi *Egyptair* légitársaság 1993. augusztus 19-én indította első Kairó–Budapest–(Moszkva) járatát, amelyet kezdetben heti egy alkalommal,¹⁵² majd öt évvel később már kétszer teljesített. E vállalat ezt követően Egyiptom vörös-tengeri repülőtereire nyaralókat szállító szerződéses járatokat is teljesített a magyar fővárosból. Az *Air Lithuania (Lietuva)* légitársaság 1993. február 3-án indította első Kaunas–Budapest járatát, amelyet heti két alkalommal, *Jak-40*-es típussal teljesített.¹⁵³ A járatok majd az évtized végéig közlekedtek, egyes menetrendi időszakokban háromszor is egy héten.

A magyar *Aviaexpress L-410*-es repülőgépe 1993. augusztus 6-tól 1994. április közepéig, heti kétszer (majd hamarosan már csak egyszer) teljesítette a Budapest–Ferihegy–Lvov útvonalat. Ezt az *Air Ukraine (Авіалінії України)* vállalattal közösen üzemeltették, s megszűnését az ukrán légügyi hatóságok további engedélyének hiánya okozta. Ezeken túlmenően, az *Aviaexpress* szintén 1993-tól Budapest–Ferihegy–Zágráb útvonalat nyitott, majd 1993. december 16-tól megindította a Budapest–Ferihegy–Vilnius járatát is, amely az előzővel azonos módon, hetente két nap közlekedett, utóbbi azonban csak rövid ideig. E magyar vállalat az 1994. évi nyári menetrendi időszakban, szüneteltetése után július 1-jén újraindított Budapest–Ferihegy–Zágráb útvonala mellett, néhány nap múlva újként indította a Budapest–Ferihegy–Kassa viszonylatot. Ezeket döntően *L-410*-es repülőgépekkel teljesítették, igen ritkán a 30 fő utasbefogadó-képességű *Jakovlev Jak-40* típust is repülve.¹⁵⁴ Akárcsak az *Air Service Hungary*, az *Aviaexpress* járatai sem közlekedtek 1995. elejétől.¹⁵⁵

Az *Air Service Hungary* a kárpátaljai útvonala után, és az mellett 1993. július 6-án indította meg Budapest–Budaörs–Ivano-Frankovszk heti három járatát, szintén *L-410*-es repülőgépekkel. A vállalat 1993. szeptember 15-től, azonos típussal Budapest–Budaörs–Ljubljana útvonalat repült, heti kétszeri rendszerességgel. Az *Air Service Hungary* nemzetközi menetrendjét úgy állította össze, hogy a Szlovéniából érkező járatáról át lehessen szállni a két ukrainai városba induló repülőgépére. Ezzel elvi lehetőséget te-

¹⁴⁹ > *MALÉV* 1994/1995. évi téli 2. menetrendfüzete. ; *Swissair* 1993. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁵⁰ > *ABC*. 1993.: 427–434. p. ; *Budapest Ferihegy Airport* 2001. évi nyári menetrendfüzete. ; FÖLDESI: *TunisAir* iroda Budapestén. ; *MALÉV* 1997. évi nyári 2. menetrendfüzete.

¹⁵¹ > *KLM* 1993. évi nyári menetrendfüzete.

¹⁵² > Légijárat Budapest és Kairó közt.

¹⁵³ > FÖLDESI [cím nélkül]

¹⁵⁴ > GAÁL ; Légijárat változatlan áron. ; Repülőjárat Budapest és Zágráb között. ; Repülővel Kassára. ; Repülővel Lvovba. ; Szünetel a Lvovi járat. ; Vilniuszi járat.

¹⁵⁵ A Budapest–Kassa légi útvonalat majd 2019. november 1-jén újította fel az *Austrian Airlines*, amely minden este egy Bécs–Budapest–Kassa járatot üzemeltetett, majd másnap kora reggel az ellenkező irányban repült *Bombardier (Dash-8) Q400* repülőgéppel. Akkor azonban ez már Schengen-belső, azaz határforgalom-ellenőrzéstől mentesült viszonylat volt, s már 2020. januárjára megszüntették a Budapest–Kassa útvonal-szakaszt.

remtve Budapest-Budaörsön az átszálló utasforgalom ismételt megindulására. Az ivano-frankovszki viszonylat az 1993. év végén megszűnt. A téli menetrendi hónapok időszakában – november 15-e és április 15-e között – Ferihegy 1-ről indultak és érkeztek az *Air Service Hungary* repülőgépei. A ljubljana-i és ungvári járat a következő nyári menetrendi időben továbbra is közlekedett,¹⁵⁶ azonban a járatokat 1995-ben már nem teljesítette a magyar vállalat.

A már említett 1991. évi budapesti légi közlekedési forgalmi mélypont után 1992-ben 10,5 %-os, majd 1993-ban már 23,9 %-os utasszám-növekedés volt rögzítve az előző évekhez viszonyítva. (Ez a jelenség, hasonló okok miatt a Prága-Ruzyně repülőtéren is közel azonos módon és mértékben volt tapasztalható.) **Az 1993. évben már 2.420.027 fő utazott Ferihegyen keresztül**, ami már igen közel volt az 1990. évi adathoz; ugyanekkor összesen 45.326 le- és felszállást tartottak nyilván a magyar főváros légi kikötőjében. Erre az évre már átalakultak a légi járatok, amelyek ekkor már a piaci igényekhez és más körülményekhez valóban igazodtak. Budapest-Ferihegy 1 és Ferihegy 2 utasforgalmi épületeknél kiszolgált repülőgépek 1993. nyarán a magyar fővárost 47 várossal kapcsolták össze, összesen heti 860 menetrend szerinti, átszállás nélküli járatral (azaz a légitársaságok irányonként 430 útvonalat tartottak fent Ferihegy viszonylatában). A német városok és a magyar főváros között egy hét folyamán, irányonként 117 járat repült, ezen belül legtöbb Frankfurtba (35), Berlin-Schönefeld és Berlin-Tegel repülőterekre (24), valamint Münchenbe (21) közlekedett. Budapest és egy adott város repülőtere között a leggyakoribb közlekedési lehetőség Bécsbe volt 1993. júniusában, ez heti és irányonkénti 41 utazási lehetőséget jelentett. (Igaz, az ezt a viszonylatot teljesítő *Jakovlev Jak-40*-es és *Fokker F50*-es repülőgépek utasbefogadóképessége 21, illetve 50 fő volt, azaz szállítókapacitásban a frankfurti viszonylat számottevően jelentősebb volt.) A volt szocialista viszonylatok közül Budapest és Moszkva között 13 járatpár közlekedett hetente, Prága és Varsó esetében 13–13. Ugyanekkor Amszterdamba 31, Zürichbe 25, Londonba 18, Párizsba 15, Rómába, Brüsszelbe és Koppenhágába 14–14 járat volt irányonként egy hét folyamán. Az észak-amerikai nagyvárosok közül ekkor egyedül a New York környéki légi kikötőkbe volt átszállás nélküli, menetrend szerinti légi forgalom Budapestről. Egy hét alatt, irányonként 7 repülőgép közlekedett Budapest–Róma–Newark útvonalon (a *MALEV* és az *Alitalia* üzemeltetésében, előbbi légijárműveivel), valamint 3–3 alkalommal Budapest–New York-JFK és Budapest–Amszterdam–New York-JFK (mindkettő a *Delta Air Lines* üzemeltetésében). A közel-keleti viszonylatok közül heti három repülőgép közlekedett Damaszkuszba, ugyanennyi Kairóba, valamint kettő Bejrútba és egy–egy Budapest–Kuvait–Dubai és Budapest–Bahrein–Dubai útvonalon.¹⁵⁷ Ugyanekkor budapesti a Bécsből induló utasok részére, átszállással több város felé kínált kedvező utazási lehetőséget, köztük a közel-keleti viszonylatokat, de Larnaca, Madrid és Helsinki felé is. A bejrúti és damaszkuszi indulásokhoz Ferihegyen kedvező csatlakozást biztosítottak például Amszterdam, Bécs, Berlin, Brüsszel, Koppenhága, London, Prága vagy éppen Zürich viszonylatában utazóknak is. A budapesti repülőtér 1-es és 2-es terminálja 1993. nyarán már 49 várossal tartott fenn átszállás nélküli légi kapcsolatot.¹⁵⁸ A budapesti légi kikötőben – akárcsak Európa legtöbb repülőterén – a nyári menetrendi időszakokhoz képest, a téliekben a forgalom mérséklődött, mint ahogy az a korábbi évtizedekben

¹⁵⁶ > P. Zs. : Repülőjárat Ukrajnába. ; Új, rendszeres repülőjárat Ukrajnába. ; Új repülőjárat. (1993)

¹⁵⁷ > ABC. 1993.: 427–434. p.

¹⁵⁸ > ABC. 1993.: 427–434. p.

is tapasztalható volt. Egyes viszonylatokban ez akár jelentősebb csökkenést, esetleg ideiglenes szünetet jelentett.¹⁵⁹

{ Nemzetközi kitekintés. } Az 1993. év júniusa folyamán a csehországi Prága–Ruzyně repülőtérén a hetente 942 nemzetközi menetrend szerinti járatot fogadtak és indítottak (közte 102 az újonnan függetlenné vált Szlovákia viszonylatában közlekedett).¹⁶⁰ A cseh főváros légi kikötőjének 1993. évi utasforgalma megközelítőleg 2,3 millió fő volt. A Bécs–Schwechat repülőtér 1993. júniusi összes nemzetközi menetrend szerinti forgalma 1.820 járat volt egy hét alatt.¹⁶¹

A rendszerváltást követően – részben az első években, széles körben bevezetésre került vízummentességi megállapodásoknak is köszönhetően – felélénkült a Magyarországról dél-európai országokba történő, üdülési célú kiutazás. A *MALÉV* által már teljesített charter-járatok mellett az *Air Service Hungary* légitársaság is szerződést kötött utazási irodákkal. A kisebbik vállalat már 1990-től teljesített alkalmi szerződéses járatokat. A kis utasbefogadó-képességű repülőgépei elsősorban Korfura repültek, azonban az újabb, jelentősebb igények teljesítésére az orosz *Kaliningrad Avia* vállalatotól *Tu-134A* típusú 66 utas-férőhelyes repülőgépet bérelt, annak személyzetével együtt. A magyar lajstrom- és felségjellel ellátott légijármű 1993. májusától 1994. július végéig teljesített FERIHEGYRŐL szerződéses járatokat, kezdetben Görögország, majd Izrael és Tunézia repülőtereire is. (A repülőgépet ezután visszaadták a bérbeadó vállalatnak.)¹⁶²

Egy magyarországi utazási irodával kötött szerződés alapján, a marokkói *Royal Air Maroc* légitársaság 1993. május 26-tól október 27-ig, heti egy alkalommal teljesítette a Budapest–Casablanca útvonalat, *Boeing 737-500*-as típusú repülőgépekkel.¹⁶³ A *MALÉV Boeing 767*-es repülőgépe a téli hónapok idején egy magyar utazási iroda szerződése alapján Budapest–Bangkok járatot repült 1993. december 28-a és április 12-e között.¹⁶⁴ (Ugyanezzel a típussal, ezen időszakban a magyar vállalat Budapest–Las Pal-

¹⁵⁹ A fent tárgyalt időszakhoz képest másfél évvel később, 1994. novemberében a ferihegyi repülőtér járatforgalmából – még az éves szintű, kismértékű növekedés ellenére is – Frankfurtba hetente 28 járatpár repült, Zürichbe 26, Bécsbe 24, Amszterdamba és London–Heathrow-ba 21 repülőgép közlekedett irányonként. Természetesen a járatokat teljesítő légijárművek utasbefogadó-képessége miatt a szállítási teljesítményt e számok nem arányosan tükrözik. A magyar fővárosnak átszállás nélküli tengerentúli légi kapcsolata ekkor csak New York–JFK-vel volt, heti 5 alkalommal. Ugyanekkor Damaszkuszba a 2 magyar mellett heti egyszer a szír vállalat is közlekedett, Kairóba a 2 magyar mellett az *Egypt-air* 1 járatot tartott fent, s Bejrútba 2 *MALÉV*-járat üzemelt. Az e fejezetben tárgyalt időszakban a kiemelkedően legforgalmasabb viszonylat a németországi volt; Berlin–Schönefeld, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln, München, Nürnberg és Stuttgart repülőtereire hetente és irányonként összesen 80 járat közlekedett a *MALÉV*, a *Lufthansa* és az *Eurowings* üzemeltetésében.

Az ismertetetteken kívül szintén számottevő forgalom volt az alábbi viszonylatokba: hetente és irányonként Münchenbe összesen 15 járatot tartottak fent légitársaságok, Brüsszelbe, Koppenhágába, Moszkvába, Párizs–Charles de Gaulle-ra és Rómába 14–14, Prágába 13, Varsóba 11 repülőgép közlekedett irányonként (Helsinki 6, Bukarestbe 5 járatpár volt ekkor).

› *MALÉV* 1994/1995. évi téli 2. menetrendfüzete.

¹⁶⁰ A cseh főváros Európán kívüli viszonylatai között volt Chicago (heti 2 alkalommal), Prága–Dubai–Bangkok–Szingapúr (2), Prága–Dubai–Bangkok–Jakarta, Kabul–(...)–Prága, Prága–Toronto (1–1); ezeken kívül Frankfurtba 35, Amszterdamba 28, Londonba és Bécsbe 25–25, Párizsba 23 és Koppenhágába 21 alkalommal jártak irányonként repülőgépek.

› *ABC*. 1993.

¹⁶¹ Az osztrák főváros légi kikötőjének tengerentúli kapcsolatai között ekkor New York–JFK (heti 14), Bangkok, Chicago (5–5), Los Angeles (4), Tokió, Toronto, Taipei (3–3), Kuala Lumpur, Szingapúr (2–2), Sydney, Hong-Kong (1–1) is szerepelt; London viszonylatában 68, Frankfurtban 56, Münchenben 45 és Amszterdamban 36 repülőgép közlekedett irányonként egy hét folyamán.

› *ABC*. 1993.

¹⁶² › I. M. : Új, rendszeres repülőjárat Ukrajnába. ; ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-134*.: 9., 14., 32. p.

¹⁶³ › FÖLDESI [cím nélkül 1993/9–10]

¹⁶⁴ › NYIKES

mas viszonylatot is repült, szintén szerződés szerint, üdülni vágyókat fuvarozva.¹⁶⁵) Az *Air Malta* légitársaság – magyarországi utazási irodákkal kötött – szerződés alapján 1994. június 14-én teljesítette az első charter-járatot, amelyet a következő 14 héten keresztül, heti egyszeri alkalommal Málta–Budapest útvonalon, majd visszafelé az ellenkező irányban repült, *Boeing 737*-es repülőgéppel.¹⁶⁶ Majd 1997-ben, szintén a nyári hónapok erejéig, immár menetrend szerint teljesítette ezt az időnyjáratot.¹⁶⁷

Magyarországnak a légiközlekedés biztonságával kapcsolatos együttműködésre vonatkozó nemzetközi egyezményhez („EUROCONTROL”), és az útvonal-használati díjakról szóló sokoldalú megállapodáshoz történt csatlakozását 1993. januárjában hirdette ki magyar kormányrendelet. Újabb rendelet, immár uniós követelmények miatt, majd 2011. decemberében került kiadásra, a nemzeti fejlesztési miniszter által.

A *Budapesti Határforgalmi Igazgatóság* illetékessége Ferihegy 1 és Ferihegy 2 utasforgalmi épületeken kívül kiterjedt a budaörsi, a budakeszi-farkasréti és a siófoki polgári, továbbá a tököli, a szolnoki katonai repülőtérre is, ahol – előzetes kérelem alapján – ideiglenes határnyitások keretében léptek át utasok. A *Budapesti Határforgalmi Igazgatóság (BHFI)* Magyarországon elsőként valósította meg a menet közbeni légi határforgalom-ellenőrzést. Ennek keretében, 1993-ban egy magyar küldöttséget szállító különjáraton Budapest–Párizs útvonalon, majd egy hét múlva visszatérő repülőgép fedélzetén hajtották azt végre, két fő kiutazó határőr útlevélkezelő révén.¹⁶⁸ Ezt később nem követte újabb, hiszen az esetleges kiléptetés megtagadás, előállítás intézkedést nem lehetett megvalósítani, ráadásul az útlevélkezelők teljesítmény-hatékonysága is óhatatlanul alacsony volt.

Az igazgatóság illetékességi területén, jogsértések döntően a légi határátkelőhelyeken fordultak elő. Hamis, hamisított vagy más nevére szóló úti okmány felhasználása az 1990-es évek első felében ritkán ugyan, de együtt utazó nagyobb létszámú családok, csoportok esetén is felfedésre került. Ezek között rendkívüli volt az 1992. május 28-ai eset, amikor a Szófia–Budapest járattal érkezett 46 (!) marokkói állampolgárt hamis(ított) úti okmány miatt tartóztattak fel, majd irányítottak vissza.¹⁶⁹ Az 1993. év során összesen 740 jogsértő eset került felfedésre, amelyből – döntően közokirat-hamisítás – bűncselekmény elkövetésével 113 fő belépő, 125 személy kilépő irányban kívánta átlépni az államhatárt a repülőtereken, továbbá elfogásra került 6 embercsempész is, valamint 170 fővel szemben határrendészeti szabálysértés miatt intézkedtek a budapesti határőrök.¹⁷⁰ A Budapest-Budaörs repülőtéren 1993. június első harmada során, az érkező menetrend szerinti ungvári járatok határnyitásai alkalmával, igen jelentős számú – az ottani teljes légi határforgalomhoz képest rendkívül sok –, 31 fő kísérelt meg utánzott vietnámi útlevéllel belépni Magyarország területére. Ebből a – több járattal érkező – első 23 főnek, köztük három embercsempésznek, ez sajnos sikerült. A június 10-ei járaton utazó 8 fő esetében a jelen lévő két határőr felfedte a közokirat-hamisítás bűncselekmény elkövetését, egyben a korábbi napok gyanút ébresztő utasait is lebuktatták. Az e nyolc személy fogadására a budaörsi repülőtérre kikerkeztetett két vietnámi állampolgárral szemben is intézkedtek a határőrök. A menekültkérelmet benyújtó vietnámiakat meghallgatásuk végéig, illetve menekülttáborba szállításukig Fe-

¹⁶⁵ > FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 157. p.

¹⁶⁶ > [Az M1 magyar közszolgálati televízió-csatorna 1994.06.14-e kora esti hírműsorának riportja alapján. Web: http://nava.hu/id/03629_1994/ (megtekintve: 2016.09.03. 14:00)]

¹⁶⁷ > MALÉV 1997. évi nyári 2. menetrendfüzete.

¹⁶⁸ > FÁBIÁN Gyula ; KÖMÜVES – KRISÁN – UGRÓ: 94. p. ; [H. D. adatközlése alapján.]

¹⁶⁹ > MTI: Hamis volt az útlevél.

¹⁷⁰ > KÖMÜVES – KRISÁN – UGRÓ: 94–95. p.

rihegyen, a rendőrség egyik nagyobb helyiségben őrizték. A *BHfI* értesítése alapján a rendőrség illetékes szerve hamarosan felkutatta és előállította a korábban belépett, bűncselekményt elkövetett személyeket.¹⁷¹ A magyar határon jogellenesen átjutni kívánó utassal együtt utazó embercsempészekre majd még a későbbi években is fény derült Ferihegyen is.¹⁷²

A *Budapesti Határforgalmi Igazgatóság* határátkelőhelyei feladatellátásának támogatására sorállományú határőrökkel feltöltött két határvadász század, a „Ferihegy” és a „Szent Lőrinc” került felállításra, amelyek őrzési, biztosítási és kutatási feladatot láttak el Ferihegyen, a *FOKA*-öbölben és a 1993. áprilisától a Keleti pályaudvaron is. (A Belgrád rakparti vízi határátkelőhely határforgalmi kirendeltségként működött 1998. végéig, illetékessége a *FOKA*-öbölre is kiterjedt.)¹⁷³

A repülőtéri vámellenőrzés hatékonyságának növelése érdekében 1993. október 1-jével létrehozásra került a *Vám- és Pénzügyőrség Központi Repülőtéri Parancsnoksága*, mint hatósági jogkörrel rendelkező közép fokú szerv. Illetékessége a ferihegyi légi kikötőn kívül kiterjedt valamennyi Pest megyei, polgári célú légi közlekedés számára igénybe vehető repülőtérre is. A parancsnokság alá rendelve működött az az akkor szervezett *1. számú Repülőtéri Vámhivatal* Ferihegy 1 és légi teherforgalom illetékességgel, illetve a *2. számú Repülőtéri Vámhivatal* Ferihegy 2 utasforgalmi épületben és a Pest megyei repülőtereken.¹⁷⁴ A *Központi Repülőtéri Parancsnokság* teljes állományának létszáma 1995. közepén 126 fő volt.¹⁷⁵ A Pest megyén kívüli, vidéki repülőterek forgalmának vámellenőrzését az alkalmi hatásnyitások során a területileg illetékes vámhivatal munkatársa végezte.¹⁷⁶

A magyar Alkotmányban a *Határőrség* alapfeladata meghatározásának változatlanul hagyása mellett („kötelessége a haza fegyveres védelme”) 1994. január 1-jei hatállyal kiegészült a rendészeti feladatának nevesítésével és meghatározásával (ún. kettős jogállás). Ez értelmében a *Határőrség* „rendészeti feladatkörében ellátja az államhatár őrzését, a határforgalom ellenőrzését és a határrend fenntartását”. Ugyanekortól nevesítette az alkotmány, hogy a fegyveres erők és a rendőrség „hivatásos állományú tagjai nem lehetnek tagjai pártnak és politikai tevékenységet nem folytathatnak”.¹⁷⁷ A területi szervek „kerületparancsnokság” elnevezése helyett, 1994. május 1-jétől „igazgatóság” került bevezetésre, s részben megváltozott azok tevékenysége is. Az igazgatóságok helyi szerveinek megnevezése már 1994. január 1-jén, a feladatának megfelelően határforgalmi kirendeltség (HFK), illetve határőrizeti kirendeltség (HÖK) lett.¹⁷⁸ A FEP-eket a *BHfI*-nél is ugyanerre az időre alakították át HFK-ká, azonban feladatellátásukat tekintve ez számottevő változást nem hozott; a budapesti igazgatóság helyi szerveinek neve *Ferihegy-1 HFK*, *Ferihegy-2 HFK* és *Folyami HFK* lett.¹⁷⁹

¹⁷¹ > G. P. ; Harminchárom hamis útlevel. ; Vietnámi invázió.

¹⁷² > K. Z. T. ; SZILÁGYI

Ferihegyen, másfél héttel a budaörsi esetet követően, 1993. június harmadik hetének végén egy vietnámi embercsempész került előállításra, aki Kijevben és Moszkvában keresztül, hamisított úti okmányokkal érkezett 22 vietnámi állampolgárt kívánt Magyarországra bejuttatni.

¹⁷³ > Ferihegyen, Duna partján... ; KÖMÜVES – KRISÁN – UGRÓ: 94–95. p.

¹⁷⁴ > 24/1993. PM. r. ; 24/2004. PM. r. ; *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Főigazgatóságának története*.

¹⁷⁵ > [*Az Állami Számvevőszék* R/284. számú, 1995. októberében kelt jelentése a Vám- és Pénzügyőrség működésének és gazdálkodásának ellenőrzéséről. Web: (megtekintve: <https://asz.hu/storage/files/files/%c3%96sszes%20jelent%c3%a9s/1996/284j000.pdf?ctid=1251> 2020.01.20. 11:30)]

¹⁷⁶ > 24/1993. PM. r.

¹⁷⁷ > 1993/CVII. tv. 2., 3. §

¹⁷⁸ > TORNyai

¹⁷⁹ > TORNyai

A *Határőrség* helyi szervei által észlelt légtérsértések száma 1992-ben 39 volt, amelyet a következő évben 25 eset követett. (Csak az 1993. év folyamán a *Miskolci Határőr Igazgatóság* illetékességi területéhez tartozó magyar-szlovák határszakasz felett 4 légtérsértést észleltek határőr járőrök.)¹⁸⁰ Az 1994. első három hónapja során mindössze három ilyen eseményt kellett jelentenie a határőröknek.¹⁸¹

Az útlevél-ellenőrzés korábbi magyarországi szabályain enyhített az 1994. október 1-jén életbe lépő új rend. Ez alapján a magyar állampolgárokat határátlépés során csak szűrőpróba-szerűen, vagy külön elrendelt fokozott ellenőrzés idején kellett az adatbázisokban priorálni. Ezt az eljárást 1995. május 1-jével egyes további állampolgárságokra is kiterjesztették (e rendszer elnevezése „differenciált-szelektív” módszer volt).¹⁸² A két budapesti légi határátkelőhelyen 1994-ben a korábbi kamerás-géptermi priorálás rendszerét a fülkénkénti számítógéppel történő ellenőrzés váltotta fel. Azonban a be- és kiutazó-lapokat továbbra is egy külön számítógépen kellett feldolgozni, amely a kiléptető, illetve beléptető területen egy-egy kijelölt, arra kialakított útlevélkezelő fülkében történt. Ferihegyen az adatbevitel és -lekérdezés 1994. augusztus 5-től a „SOLARIUM-2”, majd 1997. november 4-től az újonnan fejlesztett „Kaktusz” kezelőfelületen keresztül került végrehajtásra. Ez mellett, már 1994-ben üzembe helyezték az első néhány útlevél-leolvasó készüléket, amely az adathordozó oldal alsó élét végighúzva azonosította a szabvány szerint ott szereplő adatokat.¹⁸³ Ezek az intézkedések, fejlesztések által a folyamatosan növekvő utasforgalom mellett, a határforgalom-ellenőrzés végrehajtásának ideje jelentősen csökkenthető is volt.

A *Budapesti Határforgalmi Igazgatóságot* és a Budapest-Adyliget határában (már Nagykovácsi közigazgatási területén) elhelyezett *Biztosító és Kiszolgáló Igazgatóságot* 1995. január 1-jével összevonták; az új szervezet a *Budapesti Határőr Igazgatóság* (*BHI*) nevet kapta. A *BHI* és törzsének székhelye a nagykovácsi („adyligeti”) határőr laktanyában lett kijelölve; továbbra is Ferihegyen maradt a határforgalom-ellenőrzés és repülőtéri biztosító feladatokhoz szükséges helyi vezetés és állomány. Az összevonás utáni hónapokban a *BHI* összlétszáma nagyságrendileg 600 hivatásos állományú határőrből (főtisztek, tisztek, zászlósok és tiszthelyettesek), valamint 300 polgári alkalmazottból és 1.700 sorállományú határőrből állt.¹⁸⁴ A sorkatonai szolgálat idejét 1996. augusztus 13-tól kilenc hónapra mérsékeltek, amely a sorállományú határőrök kiképzésének/munkavégzésének arányát jelentősen befolyásolta.

Budapest főváros kerületeinek újabb meghatározásáról 1994. május 11-én lépett hatályba magyar jogszabály. A törvényi szabályozás a Budapest Ferihegyi Nemzetközi Repülőtérnek főváros határán belüli egész területét a XVII. kerülethez csatolta. E változás miatt az előbbi és a XVIII. kerület között 1995-ben nézeteltérés alakult ki, s belügyminisztériumi felülvizsgálatot kezdeményeztek. A két kerület közös határvonalát majd 1997. december 31-ei hatállyal módosította újabb törvény. Ennek következtében

¹⁸⁰ > ÉM – I.S.

A négy esetből háromszor Szlovákia felől Magyarország fölé berepült helikoptert azonosítottak, míg egy esetben Magyarországról Szlovákiába átrepült sárkányrepülőgép szállt le Kassán, műszaki okra hivatkozva.

¹⁸¹ > KÖMÜVES – KRISÁN – UGRÓ: 10. p.

¹⁸² > Egyszerűbb útlevél-ellenőrzés.; FÁBIÁN Gyula

¹⁸³ > FÁBIÁN Gyula; [NAGY Csaba c. r. ftzls. és POPOVICS Tibor c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

¹⁸⁴ > BERKI: 160–162. p.

A jelentős sorállományú létszám oka, hogy az Adyligeten állomásozó *BHI Őrzéslőaljának* hét százada különböző belügyi, határőrségi, rendőrségi objektumok, illetve megerősítő erőként az Országház őrzésére (ez utóbbi 1996. legvégéig) volt rendeltetve. (E feladatokat a *BM Karhatalom* 1971. évi megszüntetésétől látta el.) További két század, a „Ferihegyi” és a „Szent Lőrinc” nevűek csak a ferihegyi repülőtér őrzés-biztosításához és határforgalomhoz kapcsolódó feladatokat látott el.

> BERKI: 160–162. p.; FÁBIÁN Gyula

a Budapest Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér területének jelentősen nagyobb része viszsza került a XVIII. kerülethez.¹⁸⁵ A keleti (13L–31R) futópályának nagyjából $\frac{2}{3}$ -a továbbra is Vecsés település közigazgatási határán belül volt. (A repülőtér területe ezt követően, a három közigazgatási egység között megközelítőleg a következő arányban oszlott meg: XVIII. kerületre esett a 46 %-a, Vecsésre a 37 %-a és nagyjából 17 %-a a XVII. kerület területén található.)

Ritka alkalommal, eseti különjáratok teljesítésére is szükség volt, hogy egy-egy működés- és / vagy fizetéseképtelenné váló utazási iroda külföldön rekedt utasait Magyarországra hazaszállítsák. Az ilyen utakat, megfelelő anyagi garancia esetén, gyakorlatban a MALEV teljesítette.¹⁸⁶

Az ukrán *Air Ukraine* légiközlekedési vállalat 1994. szeptember 1-én indította Kijev–Boriszpil–Budapest járatát, amelyet *Tu-134*-es repülőgéppel teljesített. A viszonylatot 1997. nyarán heti három alkalommal üzemeltette. Az *Air Ukraine* helyett, de azzal üzemközösségben, 2001. nyarán már egy másik ukrainai légitársaság, az *AeroSvit* (*AepoCsím*) üzemeltette a járatot, változatlan rendszerességgel.¹⁸⁷ A MALEV 1994. március végétől megszüntette a Budapest–Bécs útvonal teljesítését, azt akkortól már csak a – magyar vállalattal ezen az útvonalon üzemközösségben közlekedő – *Austrian Airlines* repülte.¹⁸⁸

A MALEV járműkorszerűsítés és -bővítés kapcsán két, igen fiatal *Boeing 737-400*-as típust bérelt, amelyek 1994. december elejére érkeztek a magyar fővárosba. Ezek utasbefogadó-képessége már egy időben akár 150 személy szállítását is lehetővé tették. Az erre az időre már a rendszeres forgalomban szolgáló *Boeing 737-300*-as légijárművek a MALEV üléselrendezése szerint 128 utast is szállíthattak.

A MALEV a *Tupoljev Tu-134*-es típusának esedékessé vált cseréje kapcsán *Fokker 70*-es repülőgépeket vásárolt, lízingelt. Az első 1995. december 21-én érkezett Budapestre, s az első menetrendi utat már december 27-én teljesítette. A következő év elején még további kettő légijármű érkezett ebből a típusból, majd végül összesen hat állt szolgálatba. A magyar vállalat üléselrendezésében akár 75 utas szállítására is alkalmas típus hatótávolsága elérte 2.000 km-t. (Az 1997. őszén érkezett két példány 67 üléssel rendelkezett.) A repülőgép szükség esetén, vagy gazdaságosság okán, esetenként a kairói, bejrúti vagy dublini MALEV-járatot is teljesítette. Az egyik *Fokker 70*-es, a kiegészítő üzemanyag-tartalva segítségével akár 3.000 km-t is repülhetett. Így ezzel teljesítettek leszállás nélkül Budapest–Atyrau, Budapest–Baku, de még a biztonságos hatótávolság határáig, Budapest–Jekatyerinburg útvonalat is.¹⁸⁹ (A *Fokker 70*-es típus majd egészen 2010. januárjáig szolgált a MALEV-nél.) A magyar légitársaság *Tupoljev Tu-134*-es repülőgépe utolsó alkalommal 1998. január 8-án repült, akkor már a közforgalmi utakat egy ideje nem teljesítették e típusal.

¹⁸⁵ > 1994/XLIII. tv. ; 1997/CXVIII. tv. ; RÓZSA

¹⁸⁶ Az egyik, fizetéseképtelenné vált magyar utazási iroda utasainak hazaszállítására, 1995. január 3-áról 4-re virradó éjjel teljesíteni kívánt MALEV mentesítő járat kezdetben nem kapta meg az egyiptomi légügyi hatóságtól a leszállási engedélyt Hurghada repülőtérre. Azonban a Külügyminisztérium közbenjárására az még időben megérkezett. (A magyar állampolgárok egy részének a szállást biztosító intézmény jogtalanul visszatartotta az útleveleiket. Arra, az esetre, ha az az elutazásig nem szolgáltatná ki azokat, a Külügyminisztérium nagyszámú kitöltetlen útlevelet küldött a kiutazó eseti különjáratral, hogy illetékes konzul, szükség esetén megszemélyesíthesse azokat. Végül erre nem került sor, az utasok és a repülőgép további nehézség nélkül hazatértek.)

> góg

¹⁸⁷ > *Budapest Ferihegy Airport* 2001. évi nyári menetrendfüzete. ; MALEV 1997. évi nyári 2. menetrendfüzete. ; Ukrán légijárat.

¹⁸⁸ > FÖLDESI: Negyvenéves a bécsi járat.

¹⁸⁹ > (sajtos) ; ZAINKÓ: Adatok a típus történetéből.

A MALÉV 1995. március 26-tól az addigi heti 7 Budapest–London–Heathrow járatát megkészszerelte, akkortól napi kettő alkalommal teljesítette az útvonalat.¹⁹⁰ A magyar légitársaság 1995. október 29-től megszüntette a Budapest–Trieszt útvonalát, ezzel egy időben heti háromszori Budapest–Vence járatot nyitott. A magyar légitársaság ugyanekortól Berlin–Schönefeld helyett Berlin–Tegelre, illetve Milánó–Malpensa helyett, annak átépítése miatt, Milánó–Linate-ra közlekedett.¹⁹¹

A délszláv háború időszakának repülési tilalmát és bojkottját követően, a magyar–jugoszláv légiközlekedés elvi helyreállításáról 1995. február elején írtak alá memorandumot. Ennek következtében akár már február 9-étől ismét közlekedhetett volna Budapest és Belgrád viszonylatú légi járat. Azonban annak megindításával végül egyik ország légiközlekedési vállalata sem élt másfél évtizeden keresztül.¹⁹²

A magyarországi határforgalom-ellenőrzésben változást eredményezett, hogy az 1990-es évek közepétől néhány nyugat-európai ország állampolgára részére a magyar kormány egyoldalúan lehetővé tette a személyazonosító igazolvánnyal történő beutazást. (A németek után másodikként, a francia állampolgárok részére volt ez biztosítva, 1995. januárjától.) Az ő esetükben a magyarországi tartózkodás napjainak számolási lehetősége lényegében nem volt megoldott. Ugyanis a személyazonosító igazolvánnyal vagy esetenként útlevelével is utazó külföldi esetében csak utóbbi volt (lehetett) átléptető-bélyegző lenyomattal ellátva. (Az útlevélkezelői szabályzat nem írta elő, hogy ezen utasok esetében a határőrök beutazó-lapot töltsenek, és azt lássák el lenyomattal.) Magyar állampolgárok továbbra is csak érvényes útlevéllel utazhattak külföldre, mivel (még) nem volt olyan ország, ami részükre biztosította volna a személyi igazolvánnyal történő beutazást.

{ Nemzetközi kitekintés. } Az első emberek, akik **úrbéli utazás révén, a kiindulási államtól eltérő ország területére érkeztek vissza**, az orosz Vlagyimir Ny. GYEZSUROV és Gennadij M. SZTREKALOV, valamint az amerikai dr. Norman E. THAGARD voltak. Mindhármut 1995. március 14-én a kazahsztáni Bajkonurból, a *Szojuz TM-21* űrhajóval lőtték fel. A *Mir Űrállomás* 18. váltásban eltöltött 115 napot követően, 1995. július 7-én az *Atlantis* űrsikló fedélzetén – az STS-71-es amerikai küldetés keretében – tértek vissza a Földre, az amerikai egyesült államokbeli Cape Canaveralba, a Kennedy Űrközpontba.¹⁹³ Ezzel elsőként valósították meg a határátlépés e módját, igaz az utazásuknak nem ez volt a lényegi célja. Mivel az orosz és amerikai űrügynökségek a határátlépés követelményeivel előre nem számoltak, ezért már a küldetés során kellett beszerezniük a két orosz állampolgár útlevél és előzetes vízum beszerzése nélkül történő belépésének amerikai engedélyét. (Ekkor az oroszok az Amerikai Egyesült Államokba, míg az amerikaiak Kazahsztánba vízumkötelezett állampolgárok voltak.)¹⁹⁴ Ilyen, vagy

¹⁹⁰ > MALÉV hirdetése 1995.04.01.

¹⁹¹ > T. M.

¹⁹² > Megindulhat a légi közlekedés Budapest és Belgrád között.

¹⁹³ > Web: <http://www.jsc.nasa.gov/Bios/htmlbios/thagard.html> (megtekintve: 2016.06.21. 23:40)

¹⁹⁴ Az orosz űrhajósok útlevelének és vízumának hiányára SZTREKALOV hívta fel THAGARD figyelmét. Az Amerikai Egyesült Államok külügyminisztériumának közbenjárására, 1995. április végén a határforgalom-ellenőrzésért felelős Egyesült Államok Bevándorlási és Állampolgársági Szolgálat (United States Immigration and Naturalization Service; INS) ígéretet tett, hogy nem indítanak eljárást ellen jogellenes belépés miatt a két orosz űrhajós július elejére tervezett leszállásakor. Egyúttal az INS kivételesen felmentést adott a két orosznak az előzetesen beszerzendő vízum felmutatása alól. (SZTREKALOV lányától eredeztetett visszaemlékezés szerint, a két orosz űrhajós útlevelét Floridában történt leszállásuk utáni napokban látták el beléptetőbélyegző-lenyomattal. Megjegyzendő, hogy valószínűleg egy orosz konzulátus által kiállított útlevélbe kerültek a beléptető lenyomatok.)

> Space aliens enter country. ; ZIMMERMAN: 400–401. p. ; [Rebecca WRIGHT által Norman E. THAGARDdal, 1998. szeptember 16-án, Houston (Texas) városában készített interjúja; web: https://www.jsc.nasa.gov/history/oral_histories/S_huttle-Mir/ThagardNE/thagard.pdf (megtekintve: 2018.08.01. 16:00)] ; [Web: <http://virtualcosmos.ru/index.php/2015/09/19/strekalov/> (megtekintve: 2018.08.02. 11:00)]

fordított irányú utazást már igen hamar újabb követett. A 2019. év legvégéig utoljára ilyenre 2002. november 24-ei Cape Canaveralból történt indulással (az *Endeavour* űrsiklóval, az STS-113-as küldetéssel), és a *Szozuz TMA-1* űrhajó fedélzetén, 2003. május 4-ei kazahsztáni leszállással került sor; ez a teljes utazás két amerikai és egy orosz állampolgárságú űrhajós révén valósult meg.¹⁹⁵ (Bár az Európai Unió területén három helyen is, a svédországi Kirkunánál, a spanyolországi El Arenosillóban, illetve a francia guyanai Kourouban is található olyan rakétakilövő állomás, ahonnan a világűrbe is indítottak repülőeszközt, azonban ezekből majd még 2019. végéig sem lőttek fel embert hordozó űrjárművet. A Kínai Népköztársaság 2012. júniusában kezdődő, fedélzetén emberekkel végrehajtott űrrepülései során mind a kilövések, mind a földet érések kínai területen történtek.)

A ferihegyi repülőtér be- és kilépő, valamint átszálló utasforgalma 1995-ben 2.935.620 fő volt, amelyből csak a *MALÉV* 1.621.030 utast szállított, azaz a teljes forgalom 55,2 %-át. A magyar légitársaság mellett a legjelentősebb külföldi a német *Luft-hansa* volt, németországi járatain 218.906 utas utazott (7,45 %). Ezeket követte a *British Airways* 160.175 fővel (4,45 %) London viszonylatában, majd a *Swissair* 100.312 zürich-i utassal (3,42 %) a negyedik helyen volt, a *KLM*, a *Delta Air Lines* és az *Aeroflot* 95–86 ezer utassal (3,2–2,9 %) vette ki a részét a forgalomból. (A járatforgalom – az egyes útvonalakon üzemeltetett repülőgépek utasbefogadó-képességei és a járatok kihasználtsága miatt – némileg eltérő volt. A *MALÉV* 24.452 le- és felszállása mellett a *Lufthansa* 3.618-at, míg az *Austrian Airlines* 2.366-ot, a *Swissair* 1.552-t teljesített.)¹⁹⁶ A ferihegyi repülőtérén 1995-ben, Magyarország összes határforgalmának (112,53 millió fő) 3 %-a haladt keresztül.¹⁹⁷

A marokkói *Royal Air Maroc* légitársaság 1996. április 2-án indította első, menetrend szerinti Casablanca–(Bécs)–Budapest járatát, amelyet heti egyszer, *Boeing 737-400*-as típusú repülőgéppel teljesített. A járat a következő évben már nem közlekedett.¹⁹⁸ A *Delta Air Lines* – a *MALÉV*-vel részleges együttműködésben – 1996. május 2-án indította meg Atlanta–Bécs–Budapest útvonalát. E járatot a közelgő olimpiai játékokra tekintettel is, napi rendszerességgel, *Boeing 767*-es repülőgéppel teljesítették. Ezzel egy időben megszűnt az észak-amerikai vállalat által addig üzemeltetett Budapest–Frankfurt am Main útvonalú ráhordó járata. A *Delta Air Lines* atlantai és a *MALÉV* new yorki járatát 1996. május 1-től Ferihegy 2 utasforgalmi épületnél szolgálták ki, addig az utóbbi útvonal légi járművébe Ferihegy 1-en szálltak be és ki az utasok. Az 1996. évi nyári olimpiai játékokra ki- és visszautazó sportolók egy részét két különjáratú *MALÉV Boeing 767*-es repülőgép szállította július második felében. A *Delta Air Lines* járata, 1997. június 2-tól, a bécsi leszállás áthelyezésével Atlanta–Stuttgart–Budapestre módosult, s ezt *Lockheed L-1011 TriStar* típussal teljesítette. Ez az útvonal 1998. március 3-án szűnt meg, ezt követően a georgiai fővárosba Budapestről már nem közlekedtek repülőgépek.¹⁹⁹ A *MALÉV* 1996. október 4-én menetrend szerinti járatot indított *Boeing 767-200ER* repülőgépeivel Budapest–Bangkok útvonalon, amelyet azonban majd 2001. június 7-vel megszüntetett. Ezt követően, a téli időszakokban ez a viszonylat csak szerződéses járatként működött.²⁰⁰ A *MALÉV* 1996. október végén tel-

¹⁹⁵ > Web: <https://www.nasa.gov/astronauts/biographies/donald-r-pettit/biography/> (megtekintve: 2016.06.21. 23:00)

¹⁹⁶ > *Statisztikai Évkönyv, 1995.*: 442. p.

¹⁹⁷ > *Idegenforgalmi Évkönyv, 1995.*: 36–37. p. [Az idézett forrás légi forgalmi adataiban jelentős ellentmondás található a ferihegyi repülőtér forgalmi adatait részletező *Statisztikai Évkönyv, 1995.*: 442. p. statisztikájával szemben.]

¹⁹⁸ > Casablanca–Budapest légi járat.

¹⁹⁹ > Budapest–Atlanta. ; IVÁNYI ; k.é. ; *MALÉV* 1997. évi nyári 2. menetrendfüzete.

²⁰⁰ > Nem megy Bangkokba a Malév. ; TÓTH

jesítette az utolsó Budapest–Velence járatát. A folyamatosan forgalomba állt újabb *Boeing 737-300*-as légijárműveknek köszönhetően az 1996. évben a magyar légitársaság a még állományban lévő hat *Tu-154*-es repülőgépét már csak a szerződés szerinti üdülőjáratok teljesítésére osztotta be, illetve szükség esetén ugyanezekkel a légijárművekkel pótolta a forgalomból kiálló, kieső más típusokat is.²⁰¹ Az *Austrian Airlines* a Bécs–Budapest járatát 1996-tól a *Tyrolean Airways* repülőgépei révén üzemeltette, amely elsősorban *De Havilland Canada (Bombardier) DHC-8*-as légijárműveket közlekedtetett a két főváros között.²⁰²

A román *DAC Air* légitársaság a *MALEV*-vel közösen 1997. március 30-án indította meg a (Kolozsvár–)Temesvár–Budapest járatot. Ezt az előbbi vállalat, heti 10 alkalommal *De Havilland Canada (Bombardier) DHC-8* repülőgéppel üzemeltette, azonban az útvonal a román légitársaság 1998. évi megszűnésével felfüggesztésre került. A *Moldavian Airlines* 1997. kora nyarán indította a Kisinyov–Budapest légi járatát, amelyet már az első hónapokban heti 9 alkalommal teljesített, 33 utas szállítására alkalmas *SAAB 340*-es típussal. A viszonylat négy év múlva már heti 14 alkalommal, azaz napi kétszer volt elérhető az utazóközönség részére.²⁰³ A görög *Olympic Airways* 1997. június 22-én indította első menetrend szerinti Athén–Budapest járatát, amelyet eleinte heti öt alkalommal, majd 2001. nyarán heti négyszeri rendszerességgel teljesítettek.²⁰⁴

A **ferihegyi repülőtér 1997. júliusi járatforgalmából** Frankfurtba hetente 35 járatpár közlekedett, Münchenbe 32 (áprilisban még csak 30), Amszterdamba 31, Zürichbe és London·Heathrow-ba 28–28, Párizs·Charles de Gaulle-ra 27, valamint Bécsbe 21 (áprilisban még 28) repülőgép közlekedett irányonként. Természetesen a járatokat teljesítő légijárművek utasbefogadó-képessége miatt a szállítási teljesítményt e számok nem arányosan tükrözik. A magyar fővárosnak átszállás nélküli tengerentúli légi kapcsolata ekkor New York·JFK-vel, illetve Atlantával (stuttgarti leszállással) volt 7–7 alkalommal, Bangkokkal pedig egyszer (őszől tavaszig kétszer). Ugyanekkor Bejrútba 4 járat üzemelt, Damaszkuszba a 2 magyar mellett heti egyszer a szír vállalat is még közlekedett, Kairóba a 4 magyar mellett az *Egyptair* 2 járatot tartott fent (Budapest felől egy leszállással). Ekkor a kiemelkedően legforgalmasabb viszonylat változatlanul a németországi volt; Berlin·Tegel, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln, München és Stuttgart repülőtereire hetente és irányonként összesen 126 (áprilisban 122) járat közlekedett a különböző légitársaságok üzemeltetésében.²⁰⁵

A török *Turkish Airlines (Türk Hava Yolları)* 1997. október 26-án kapcsolta be ismét a magyar fővárost az útvonalhálózatába, Isztambul·Atatürk–Budapest járatral. E légitársaság magyarországi légi kapcsolata 2001. nyarán heti 4 alkalom volt, ami majd 2006-ra 6-ra nőtt.

A *MALEV* európai járatbővítéseinek volt a része az 1998. június 2-án indított Budapest–London·Gatwick járat is, amelyet *Fokker 70*-es típussal teljesített. A magyar vállalat napi kétszeri London·Heathrow útvonala mellett ez további heti hat (majd ha-

²⁰¹ > B. A.

²⁰² > FÖLDESI: Negyvenéves a bécsi járat. ; *MALEV* 1997. évi nyári 2. menetrendfüzete. ; *MALEV* 1997. évi tavaszi menetrendfüzete.

²⁰³ > *MALEV* 1997. évi nyári 2. menetrendfüzete. ; *MALEV* 1997. évi tavaszi menetrendfüzete. ; Temesvárra menetrendszerint.

²⁰⁴ > *Budapest Ferihegy Airport* 2001. évi nyári menetrendfüzete. ; *MTI*: Olympic Airways iroda Budapesten.

²⁰⁵ > *MALEV* 1997. évi nyári 2. menetrendfüzete. ; *MALEV* 1997. évi tavaszi menetrendfüzete.

Az ismerteteteken kívül szintén számottevő forgalom volt az alábbi viszonylatokba: Prágába hetente és irányonként összesen 20 (áprilisban még 18) járatot tartottak fent légitársaságok, Stuttgartba 19, Moszkvába 17, Brüsszelbe 16, Berlin·Tegelre 15, Athénbe és Koppenhágába 14, Helsinkibe és Varsóba 13, valamint Bukarestbe és Hamburgba 12–12 repülőgép közlekedett irányonként.

marosan hét) járatot eredményezett a brit főváros viszonylatában. A *MALEV* 1998. szeptember 5-én újabb távol-keleti járatot nyitott *Boeing* 767-es típusával Budapest–Peking útvonalon, heti egy alkalommal. E járatral az első alkalommal létesült állandó, menetrend szerinti légi kapcsolat a magyar és kínai főváros között. Ezt 2000. áprilisától már kétszeri alkalomra növelték; azonban, gazdaságossági okok miatt 2001. március végén a vállalat megszüntette az útvonalat.²⁰⁶ Az *Air Kazakhstan* (Әір Қазақстан) 1998. nyarától üzemeltette heti egyszeri Atyrau–Budapest járatát, elsősorban *Boeing* 737-es típusal. Ez hosszú éveken át az egyedüli közvetlen kapcsolat volt a magyar főváros és a közép-ázsiai ország között. Az útvonal a légitársaság 2004. február legvégi üzemszünetének beálltáig teljesítve volt (a vállalatot ezt követően felszámolták).

A határőrségi **útlevél-ellenőrzés a ferihegyi repülőtereken** a Ferihegy 1 és Ferihegy 2 utasforgalmi épületeinek induló és érkező határterületein történt, szinte kivétel nélkül. Azonban egyes, kiemelt különjáratok esetében azt a repülőgéphez tolt lépcső aljánál végezték el. Így történt ez az 1996. augusztus 6-án Atlantából, a XXVI. Nyári (atlantai) Olimpiai Játékokon érmet nyert és részt vett sportolókkal, sportvezetőkkel Budapestre hazaérkező *MALEV Boeing* 767-es repülőgép utasai esetében is. (Mivel azon csak magyar állampolgárok érkeztek, ezért akkor őket adatbázisokban priorálni, illetve okmányaitak bélyegzőlenyomattal ellátni nem kellett.)²⁰⁷

Míg az 1970-es és 1980-as években a **kábítószer-csempészeknek** a ferihegyi repülőtér átszálló állomás volt, addig az 1990-es évek közepére már elsősorban azok belépesi pontjává vált. (A tiltott szerek egy részét, részben légi úton Nyugat-Európába szándékoztak továbbszállíttatni.) Az ehhez kapcsolódó bűncselekményeket elsősorban a **Vám- és Pénzügyőrség** repülőtéri munkatársai fedték fel, akik részére ez folyamatosan növekvő ügyforgalmat jelentett.²⁰⁸ Az átszálló utasok között egyre ritkább volt az ilyen felfedés, de még 1989. után is előfordult számottevő mennyiség leleplezése. Magyarországra behozni kívánt kábítószert, főként heroínt vagy kokaint általában külföldiek kívánták meg becsempészni. Azonban nem volt példa nélküli, hogy fiatal magyar hölgy futárok rövid, dél-amerikai nyaralás után szállítottak haza, esetenként akár 1–5 kilogrammot kitevő tiltott anyagot.²⁰⁹ Ferihegyen a magyarországi rendszerváltás utáni

²⁰⁶ > Nem megy Bangkokba a Malév. ; Pekingi premior.

²⁰⁷ > [A Magyar Televízió Rt. 1996.08.06-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/03352_1996/ (megtekintve 2019.01.16. 22:00)]

A sportolókat és a velük utazókat a repülőgépnél várakozó autóbusszokkal, a repülőtér teherforgalmi kapuján keresztül, egyből a Budapest Sportcsarnokba fuvarozták, ahol a hivatalos és nyilvános fogadásukra került sor.

²⁰⁸ > KOBOLKA

²⁰⁹ Átszálló utasnál, az 1990-es évek elejének egyik legnagyobb kábítószercsempészs-felfedésére 1992-ben került sor. Akkor egy libanoni állampolgárságú férfi 2,7 kg heroínt kívánt duplafalú bőröndjében az Egyesült Államok felé utazva továbbcsempészni.

A következőkben néhány példa került összefoglalásra a Ferihegyen előfordult, befelé irányuló kábítószercsempészs- kísérletekre. Egy jugoszláv állampolgárságú nő 1990. október 3-án az Isztambul–Budapest járatról szándékoztott belépní; a zöld folyosón végzett ellenőrzés során táskájából előkerült a habfürdős flakonokba rejtett 1 kg heroín, s a további rejtékhelyen megtalálttal együtt összesen 2,95 kg kábítószert fedtek fel a pénzügyőrök. (A meghallgatás során ismertté vált, hogy a kábítószert nem csempésző, török állampolgárságú bűntárs átjutott a vámellenőrzésen. Azonban a kiadott körözés eredményeként, nyolc nap múlva a *Kelebiai FEP* munkatársai, Jugoszláviába történő kilépés során elfogták.) Amerikai–kolumbiai kettős állampolgárságú hölgy 1994. december végén Amszterdamból érkezve 3,4 kg kokaint kívánt Magyarországra becsempészni, azonban a vámvizsgálat során ezt felfedték a vámmatóság munkatársai. Ferihegyen, 1995. március 31-én, egy Rio de Janeiróból kiinduló, Amszterdamban átszálló brit állampolgárságú nő – kizításkájának belésébe varrva – 4,1 kg kokaint kívánt Magyarországra becsempészni, azonban a vámellenőrzésnél e bűncselekményre is fény derült. Még az év szeptembere közepén egy dél-afrikai állampolgárságú, Dél-Amerikából Koppenhágán keresztül érkező légi utasnál – samponos tubusokba rejtett – megközelítőleg másfél kilogramm kokaint fedeztek fel, majd foglaltak le a repülőtéri vámhivatal pénzügyőrei. Kábítószert – akár LSD-vel átitatott bélyegek is – esetenként nem utazó futár csomagjában, hanem postai küldemény tartalmaként érkezett a budapesti repülőtérre; csak 1996. szeptember első kétharmadában nyolc kábítószert-tartalmú – főként marihuána, hasis – csomag lefoglalásáról tett intézkedést a ferihegyi vámhivatal. Ilyen felfedések még az évtized végén is előfordultak: egy belga férfi, aki 1998. február 21-én Isztambulból

évtizedekben az egyik legnagyobb kábítószer-csempészesi ügyre 1994. szeptemberében derült fény. Akkor légi áruként, Peruban feladott, kompresszorba rejtett 19,85 kg kokaint fedtek fel a repülőtéri vámhivatal munkatársai, ami ebből a tudatmódosító szorból az addigi legnagyobb magyarországi mennyiség volt.²¹⁰ Az utasoknál, poggyászaikban, légi áruban vagy levélpostai küldeményekben elrejtett kábítószer felfedésére továbbra is alkalmaztak kutyákat a budapesti légi határátkelőhelyen. Az 1990-es évek második felétől mind több olyan kábítószer-futárt fogtak el a pénzügyőrök, akik az életük kockáztatásával, kapszulákban és egyéb tokokban nyelték le a csempészárut. Az első ilyen esetre Ferihegyen 1995. március 30-án, egy pénzügyőrségi-határőrségi-rendőrségi közös művelet (akció) keretében derült fény.²¹¹ Az 1999. eleje és 2001 ősze között eltelt közel három év során 14 fő kábítószer-nyelőt fedtek fel a budapesti repülőtérén; azonban csak 2003. folyamán kilenc ilyen személyt akadályoztak meg csempészésükben a ferihegyi pénzügyőrök. Ez az elkövetési mód majd néhány alkalommal még a 2000-es évek első évtizedének második felében is felfedezésre került.²¹² A kábítószer mellett a Vám- és Pénzügyőrség ferihegyi állománya a légi utasforgalomban **egyéb tárgyak, értékek becsempészésének** kísérletét is felfedték. Ezek között voltak arany ékszerek, műszaki cikkek, vagy kereskedelmi mennyiségű használati tárgyak (például rádiókészülék) is, s nem volt példa nélküli a kistestű élőállatok engedély nélküli behozatalának kísérlete sem. Az 1990-es években esetenként továbbra is előfordult, hogy nagyértékű külföldi valuta behozatalát vagy kivitelét akarta a tulajdonosa eltitkolni.²¹³ Azonban egyes kiutazók is megsértették a vámszabályokat. Az induló járatok utasainak vámvizsgálata során elsősorban a valutakivitelre vonatkozó jogszabályi előírások, korlátozások megszegését fedték fel, amelyek közül néhány nagy összegű készpénz kicsempészésére irányult volna.²¹⁴ Mindezekben túlmenően, a ferihegyi érkező

érkezett Ferihegyre, 5 kg hasist próbált meg Magyarországra becsempészni duplafalú bőröndjében. Azonban a vámvizsgálat során a bűncselekményre fény derült.

› HALÁSZ Kálmán: Drogcsempészek fő- és mellékutakon. ; Kábítószerfogások. ; Kokainfogás Ferihegyen. ; Korpás hajú kokaincsempész. ; Levelező csempészek. ; LSD-bélyegek a repülőtérén. ; MOLNÁR Ildikó: *MTI*: A bűntárs is rendőrkezen. ; *MTI*: Bravúros heroinfogás Ferihegyen. ; *MTI*: Kábítószer repülön, vonaton. ; *MTI*: Újabb kokainfogás Ferihegyen.

²¹⁰ › Rekord kokainfogás Ferihegyen: a limai kompresszor lett gyanús.

{ Nemzetközi kitekintés. } A 2000-es évek elejéig, Európában a legnagyobb súlyú, légi úton csempészni kívánt kábítószer-szállítmányt Amszterdam-Schiphol repülőtérén fedezték fel, 2001. körül. A Suriname-ból, Paramaribo–Amszterdam útvonalon közlekedő repülőgép fedélzetén összesen 718 kg kokaint szállítottak.

› KOÓS: Drogcsempészkalauz vámosoknak.

²¹¹ Testüregben csempészett első, 1995. március 30-ai eset egy zürich–budapesti járatral érkezett venezuelai állampolgárságú személynél derült fény. Ő a közel egy kilogramm kábítószer nagyját a két magasszáru cipőjébe rejtette, míg a fennmaradó részt lenyelte.

› B. Cs.

²¹² › Csempészek. ; Csempészek peches ünnepnapjai. ; Kábítószer egy ferihegyi utas gyomrában. ; Kábítószerfogás. ; Kábítószerfogás Ferihegyen. ; Kábítószer talált a kutya. ; Kokainnyelők. ; KOÓS: A drognyelők lebuknak. ; KOÓS: Gyomorban szállított kábítószer. ; SZÖKE Margit

A 2001. október elején, két bolgár férfi által Ecuador–Amszterdam–Budapest útvonalon, gyomrukban csempészett 100, illetve 20 kapszula az addigi felfedett legnagyobb lenyelt mennyiség volt nem csak Ferihegyen, hanem a Föld országai legtöbbjének viszonyításában is. A 2002. év nyaráig, a súlyban a legtöbb kábítószer gyomrában Ferihegyre csempésző személy 84 kapszulában 1.074 grammot kitevő kokaint kíván ájtuttatni a magyar vámellenőrzésen (a férfi útvonala Lima–Amszterdam–Budapest volt).

› KOÓS: Újabb rekord a vámon. ; KOÓS: Veszélyeztetett járatok.

²¹³ Egy magyar és holland állampolgársággal egyaránt rendelkező férfi 1994. május végén 41.400 amerikai dollár készpénzt kívánt bejelentés nélkül Magyarországra behozni, amelyet ezért a ferihegyi pénzügyőrök a helyszínen lefoglaltak. Azév júniusának közepén egy svájci állampolgár 280.000 német márkát, 85.000 amerikai dollárt és 28.000 svájci frankot akart ruházatának zsebeiben Ferihegyen kicsempészni.

› Ferihegy nem fogad (devizát). ; Kamioncsempészek.

²¹⁴ › Csempészek. ; Csempészek peches ünnepnapjai. ; Dollár a gatyában. ; Dollárkötegek a zsebben. ; G. S. ; Lebukott a rádiócsempész. ; *MTI*: Aranycsempész. ; *MTI*: Indulatos operaénekesnő. ; *MTI*: Milliók a zsebben. ; *MTI*: Vámfogások: „illatozó” szardínia. ; Papagájcsempész. ; Vámtrükk. ; Vámvisszaélések.

légi teherforgalomban is előfordultak visszaélések, illetve hamis márkajelzésű termékek csempészési kísérletei is.²¹⁵

A magyar kormány az 1990-es években **újabb légügyi egyezményeket** kötött, lehetővé téve a magyar vállalatnak piaci igények alapján hosszabb távú légi járatok nyitását. A japán-magyar légügyi egyezményt 1994. februárjában írták alá, amely 1995. március 17-én lépett életbe. Ez a Japán és Magyarország közötti légi forgalmat japán légiközlekedési vállalatok részére bármely japán repülőtérről biztosította Budapestre, azonban a magyar vállalatok Magyarországról csak Oszakába repülhettek külön engedély nélkül. Mindkét fél esetében kitétel volt, hogy a moszkvai és később megállapított másik két európai leszállóhelyet a budapesti utasok csak műszaki pihenő céljából vehették igénybe, továbbá a felek légitársaságai csak az oszakai Kanszaji Nemzetközi Repülőtér átadását követően szereztek jogot a járatok teljesítésére (az említett légi kikötő megnyitása már 1994. szeptember 4-én megtörtént).²¹⁶ Végül sem japán, sem magyar menetrend szerinti járat megnyitására nem került sor, azonban a két fél számos különjáratot teljesített Japán és Magyarország között, elsősorban előbbi állampolgárait szállítva, turizmus céljából (ismertetését lsd. korábban). Irán és Magyarország 1994. márciusában írt alá légiközlekedési megállapodást, amely a 2002. december 29-ei hatályba lépésével lehetővé tette a két ország légitársaságai által a szerződők közötti légi forgalom menetrend szerinti megnyitását. (Ezzel végül csak az iráni fél légitársaságai éltek 2001-ben, majd 2006-ban; azokat lsd. alább ismertetve.)²¹⁷ A magyar-maláj légiközlekedési megállapodás 1994. július 6-án lépett életbe. Ez lehetővé tette Magyarország és Malajzia közötti rendszeres, egyszerűsített polgári légiközlekedést, beleértve az utólagosan megállapítandó közbeeső és a szerződő feleken túli repüléseket is.²¹⁸ A lehetőséggel végül egyik állam légitársasága nem élt a későbbiekben sem. Az 1997. július 20-án életbe lépő – még 1993. szeptemberében aláírt – magyar-kínai légiközlekedési megállapodás a menetrend szerinti repüléseket szabályozta, amely Magyarország és a Kínai Népköztársaság, illetve Hong Kong között, közbeeső és azon túli útvonalakra bírt érvénnyel.²¹⁹ A kanadai-magyar légiközlekedési megállapodást 1998. decemberében írták alá, s már 1999. június 10-én életbe lépett. Ez a saját repülőterekről a másik szerződő fél öt választott repülőterére biztosított légi szállítási jogokat.²²⁰

A *Syrian Arab Airlines* magyar fővárost is érintő Damaszkusz–Budapest(–Prága) járata az 1990-es évek legelején, menetrend szerint *Caravelle* típusú repülőgéppel került teljesítésre. Azonban az hamarosan ismét *Tupoljev Tu-134*-essel repülte a budapesti útvonalát, amelyet 1998-ban megszüntetett. (A 2000-es évek elején tervben volt a járat újranyitása, de végül arra nem került sor).²²¹

A **sármelléki légikikötő** 1995. legelején kikerült a határnyitást igényelhető repülőterek köréből, azonban már az ősz folyamán ott történt légi határátlépés. Akkor egy német beteg repülőgéppel szállítottak haza, s a nyugat-balatoni légi kikötőben léptették

Az egyéni állatcsempészs mellett, kísérő nélküli szállítmány elfogására is sor került. A *Vám- és Pénzügyőrség* ferihegyi munkatársai 220, rendkívül értékes trópusi madarat foglaltak le 1999. június végén, amelyeket nem megfelelő szállítólevéllel kívántak Nicaraguából Madridon és Budapesten keresztül Amszterdamba eljuttatni. Hasonló esetre 2006. áprilisában is sor került, amikor egy Kairóból érkező szlovák férfi 36 gyíkot és 18 teknőst, valamint néhány régi-séget kívánt Magyarországra becsempészni.

> *MTI: OS – Lapszemle – Blick Tucatjával pusztultak el az amazóniai papagájok.* ; Lebukott a gyíkcsempész férfi.

²¹⁵ > Koós: Veszélyeztetett járatok.

²¹⁶ > 66/1995. Korm. r.

²¹⁷ > 160/2004. Korm. r.

²¹⁸ > 170/1994. Korm. r.

²¹⁹ > 1/1998. Korm. r.

²²⁰ > 182/2000. Korm. r.

²²¹ > *ABC*. 1991. szeptember: AF37. p. ; *ABC*. 1992. március: AF25. p.

ki Magyarországból.²²² A svájci *Crossair* 1996. április 27-től indította újra a Zürich–Sármellék útvonalát, amelyet október végéig heti egyszer teljesített immár az 50 utas befogadására képes *SAAB 2000*-es típusú repülőgépeivel. Ezúttal is elsősorban Hévízre érkező vendégeket szállítottak. E viszonylat egy évtizedig működött a nyári idényekben, a 200. szerződéses járatukat 1999. szeptember 3-án teljesítették Sármellékre (abban az évben összesen 33 útvonalat repültek). Szintén az 1999. év folyamán, hat járat révén középnyugat-oroszországi bányászokat gyógykezelésre és gyermekeket balatoni üdülésre szállítottak a sármelléki repülőtérre. Az Uhta–Sármellék útvonalat 110 utas fuvarozására berendezett repülőgépekkel a *Gazprom Avia* légitársaság teljesítette. Ugyanekkor a szintén orosz *Samara Airlines* kétszer repült Oroszországból a zalai légi kikötőbe, összesen 250, elsősorban üzleti célból utazó személyt szállítva irányonként.²²³ Az 1990-es évek legvégére rendszeres, de továbbra is alkalmi határ- és vámőr szolgálatot szerveztek a sármelléki repülőtér határforgalom-ellenőrzésének végrehajtására. E határnyitások költségeit a repülőtér üzemeltetőjétől átvállalva, 1999-től a *Gazdasági Minisztérium* (neve 2002-től *Gazdasági és Közlekedési Minisztérium*) fedezte évről-évre.²²⁴ Az időszakos, de viszonylag állandó hatósági jelenlét a korábbi évekhez képest jelentősen megnövelte a légi forgalmat, mivel e lehetőséggel egyszerűbb, olcsóbb és kedvezőbb volt a közép- és nyugat-európai üzletembereknek és turistáknak a nyugat-balatoni le- és felszállás. Németországból az első szerződéses járat 2000. április 8-án érkezett Sármellékre, amelyet az *Eurowings* teljesített *ATR-72*-es repülőgéppel. Abban az évben Baden-Badenből és Berlinből repültek útvonalakat. A 2001. év folyamán közel 100 szerződéses járat fordult meg Sármelléken, köztük a *Lufthansának* teljesítő *Augsburg Airways* Berlin–Sármellék útvonalon közlekedő, heti rendszerességű szerződés szerinti járata, *Dash-8 Q-300*-as repülőgéppel.²²⁵

A háború sújtotta Bosznia-Hercegovinában, békefenntartó műveletben részt vevő amerikai katonai egységek 1995. december 9-től a **taszári és a kaposújlaki repülőtereket** vették igénybe, magyarországi támaszpontként, ellátó- és raktárbázisként. (A kaposújlaki repülőteret elsősorban a forgószárnyas légijárműveik használták, ahol akár száznál is több állomásozott egy időben.) A magyar repülőtereket, így például a taszárit igénybe vevő, az *Egyesült Államok Légierőjéhez* tartozó katonai, vagy annak megbízásából közlekedő polgári légijárművek felszerelése és azok utasai, az 1997. júniusától érvényben lévő kétoldalú megállapodás alapján, mentesültek a tételes magyarországi vámvizsgálat alól.²²⁶ A taszári és a kaposújlaki légi kikötőkben a *Pécsi Határőr Igazgatóság Drávaszabolcs Határforgalmi Kirendeltsége* és a *Vám- és Pénzügyőrség* illetékes szerve kérelemre teljesítették az alkalmi határnyitásokat, e repülőterek ideiglenes határátkelőhelyként kerültek meghatározásra. Azonban ezeken, az *Amerikai Egyesült*

²²² > [Szerkesztőségi közlemény: 1995.10.05.]

²²³ > A Balaton Airport rekordja. ; GÁLDONYI ; Turista repülőjárat.

²²⁴ > A Balaton Airport rekordja. ; A kormány figyel a Balatonra. ; GÁLDONYI

²²⁵ > A Balaton Airport rekordja. ; FÁBOS: Németország másfél óránnyira. ; Nőtt a forgalom a sármelléki repülőtéren. ; [*A Magyar Televízió Rt.* 2001.04.29-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/02703_2001/ (megtekintve 2019.01.16. 23:50)]

²²⁶ > BARNA Zsolt: Békefenntartók karácsonya. ; BARNA Zsolt: Megérkeztek az amerikaiak. ; 1997/XLIX. tv. 2. § 22. cikk

Egy, az amerikai fegyveres erőket kiszolgáló vállalat alkalmazásában álló, amerikai polgári alkalmazott 1997-ben jogellenesen, az amerikai haderő illetékesének engedélye nélkül hozott be Magyarországra egy AK gépkarabélyt. (A löfegyvert Bosznia-Hercegovinában egy helyi személytől vásárolta.) A személy a kaposújlaki repülőtérre Bosznia-Hercegovinából érkező helikopter utasaként lépte át a magyar államhatárt, a fegyvert a málhazsákjában rejtve csempészte. Erre azt követően derült fény, hogy 1997. december 31-ről 1998. január 1-jére virradó éjjel két tucat lövést adott le belőle Kaposvár belvárosában. A személy ellen a magyar hatóságok fegyvercsempészet miatt is vádat emeltek.

> KATONA József: Határátlépés formálisan. ; KATONA József: Sokba kerülhet az örömsortűz.

Államok Légierejének huzamos ott állomásozása idején, általában állandó határőri és pénzügyőri jelenlétet biztosítottak az illetékes rendvédelmi szervek, térítés ellenében.²²⁷ A taszári repülőtér az 1999. év első felében, a Jugoszlávia elleni légi támadások idején, illetve közvetlenül azt követően vált katonai szempontból ismét jelentőssé. E légi kikötőből, már április 7-én amerikai *McDonnell Douglas C17 Globemaster III*-as repülőgéppel 50 tonnányi magyar segélyszállítmányt is indítottak Albániába.²²⁸ E két helyszínen az útlevel-ellenőrzést a *Pécsi Határőr Igazgatóság Barcsi Határrendészeti Kirendeltségének* munkatársa végezte, míg a vámvizsgálatot a *Vám- és Pénzügyőrség* illetékes hivatalának beosztottja hajtotta végre. (A barcsi határátkelőhelytől 80 km távolságban terült el a taszári repülőtér.)

A szolnoki, tököli és kecskeméti **katonai repülőtereken**, az elsősorban a *Magyar Honvédség* részéről igényelt határforgalom-ellenőrzést a ferihegyi határőrök és pénzügyőrök hajtották végre. A tököli támaszpont, a nemzetközi viszonylatú katonai repülések mellett, számos alkalommal állam- vagy kormányfői, illetve honvédelmi miniszteri külföldi utazások magyarországi kiindulós és célrepülőtere volt. (Utóbbiak jellemzően a *Magyar Honvédség* által lebonyolított utak esetén történtek.) Ezen utazások mellett számos alkalommal nagyobb létszámú katonai csoportok határátlépésének helyszíne is volt e légi kikötő. Ezek különböző célból tartózkodtak külföldön; közös hadgyakorlatok mellett volt példa az Amerikai Egyesült Államokban megtartott képzésre nagyobb létszámban kiutazókra is.²²⁹ Azonban, ezeken túlmenően egyes különleges alkalomból is határnyitást végeztek a csepel-szigeti katonai repülőtéren. Ilyenre került sor 1994. augusztus 24-én, a magyar katonai szállító-repülőgéppel Magyarországra visszaszállított műkincsek érkeztetésekor is, amikor fokozott rendőri jelenlét mellett rakodták ki a *Zsidó Múzeumból* ellopott értékeket.²³⁰ A kecskeméti katonai repülőtér ritkább alkalomkor és csak katonai légijárművek nemzetközi viszonylatú le- és felszállásának volt helyszíne. Ezek közül a rövid időn belül a legtöbb repülőgépet érintő határnyitások egyikére 1996. nyarán került sor. Egy július 22-e és 26-a között tervezett nemzetközi közös hadgyakorlathoz kapcsolódóan már július 15-én megérkezett külföldről az első katonai szállító repülőgép, az egyike a 16 ország által útba indítottaknak. A „Cooperation Chance '96” nevű hadgyakorlaton 540, NATO-tagállami, lengyel, román, szlovák és szlovén katona vett részt.²³¹ Egy jelentős részük külföldről a kecskeméti repülőtérrre érkezett, majd onnét indult vissza.

A *Ferihegy-2 HFK* határterületének útlevelkezelő fulkéit a belépő oldalon 1998. kora tavaszán cserélték le újakra. Ezek által az útlevelkezelők (a korábbiól 90 fokkal elfordítva) az utasok menetvonalára, várakozó sorára néztek rá. Ez biztosította, hogy a határt átlépők csak „Z” alakban kitérve haladhassanak át a fulkék mellett, ezáltal kialakításuk nagyobb biztonságot adott az útlevel-ellenőrzés lefolytatására. Egyúttal az új kialakítás lehetővé tette, hogy a határőrök a fulképárban láthassák egymást és a másik

²²⁷ > S. G.: Megnyitották Beremendet. ; Tartozik az SFOR a Határőrségnek.

²²⁸ > Bevetették a taszári F-18-asokat. Magyar segély Albániának.

²²⁹ > *MTI*: Katonák manővereznek. ; [*A Magyar Televízió* 1996.08.10-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; https://nava.hu/id/03400_1996/ (megtekintve 2020.01.13. 16:00)]

Nagyobb, kiutazó csoportra volt példa 1996. augusztus 10-én, amikor Tökölről 45 magyar főiskolai hallgató az Amerikai Egyesült Államokba utazott a háromhetes „Cooperative Osprey '96” elnevezésű, soknemzetiségű NATO békepartnerei gyakorlatra. Őket az *Egyesült Államok Légierejének* egyik *Boeing C-141 Starlifter* csapatszállító légijárműve fuvarozta az Atlanti-óceán túlsópartjára, Tököl–(Poznań–Frankfurt)–Jacksonville–New River útvonalon. Ugyanilyen repülőgép hozta vissza Magyarországra a résztvevők nagy részét, szeptember 1-jén.

²³⁰ > *MTI*: Újra itthon a szinagóga műkincsei.

²³¹ > FÁBIÁN Gyula ; Határnyitás a repülőtéren. ; TAKÁCS: Hétfőtől: NATO-gyakorlat hazánkban.

előtt álló utast is. A kilépő határterületen – két részletben – a tavasz végén készültek el a cserével.²³²

A **határőrségről szóló törvény** 1997. november 1-jén lépett életbe. Ez törvényi szinten először szabályozta a szervezet működését. A *Határőrség* számos feladat-meghatározás mellett, egyes – a határrendhez kapcsolódó – bűncselekményekben (például fegyveresen elkövetett tiltott határátlépés, úti okmány tekintetében elkövetett közokirat-hamisítás, vagy embercsempészet felfedése esetén) nyomozati jogkört is kapott.²³³ E törvényi szabályozással egy időben, utolsó szakaszába lépett a szervezet valamennyi, fegyverrel ellátandó beosztásának hivatásos és szerződéses állomány részére történő átadása. A *Határőrség* állományából, a hadkötelezettség alapján sorkatonai szolgálatot teljesítők kivonásának feladatát és ütemét a kormány 1997. május 30-án határozta meg a belügyminiszter részére. Ezt az Országgyűlés július 17-én határozattal jóváhagyta.²³⁴ Ennek megfelelően, az **utolsó határőr sorkatonák** 1998. április 25-én szereltek le. A *Határőrség* 20.131 fő állományából 1996. év végén még 2.396 tiszt, valamint 6.861 tiszthelyettes és zászlós, továbbá 8.177 fő sorállományú volt. A sorozott határőrök létszáma a következő év végére 7.800 főre csökkent. Az 1999. évben a 12.905 fő létszámra csökkent *Határőrség*ben 2.049 tiszt, illetve 9.247 tiszthelyettes volt (az arány 15,9 % és 71,6 %).²³⁵ (A törvény felhatalmazása alapján, a *Határőrség* létszámának kiegészítése továbbra is, és a szervezet 2007. december 31-éig történt fennállásáig mindig, lehetséges volt hadköteles [sor-, vagy tartalékos állományú] személyek behívása által. Azonban erre nem került sor 1998. tavaszát követően.²³⁶) A sorállományú határőrök kivonásához igazodva, a *BHI* objektumőrzési feladatainak számottevő részét 1997. őszén megszüntették, illetve átadták. Ferihegyen a *BHI* részéről a repülőter területének, valamint a repülőgépek őrzését, továbbá egyes veszélyeztetett járatok biztosítását 1998. január 20-ával megszüntették.²³⁷ Előbbieket akkortól az *LRI Fegyveres Biztonsági Őrsége (FBŐ)* végezte, utóbbiakat immár kizárólagosan az *Repülőter Biztonsági Szolgálat (RBSZ)*. Azonban a ferihegyi határforgalmi kirendeltségek még közel fél évtizedig – a létszámhelyzet függvényében – egy-egy útlevelező által előtér-járőr feladatokat láttak el az illetékességi területeiken, a napnak egyes időszakában.

Az utolsó sorállományú határőrök leszerelését követően, 1998-ban a *Budapesti Határőr Igazgatóság* vezetését és törzsét Adyligetről Ferihegyre (a repülőterei tűzivíz-tároló tó mellett lévő határőr-létesítménybe) költöztették át.²³⁸ Ezzel egy időben megkezdődött a korábbi légénységi épület átalakítása és felújítása, amely időszakban számos osztály és szolgálat távolabbi barakképületekben lett ideiglenesen elhelyezésre. (A felújított épületekbe 2000-ben költöztek be.)

A *Határőrségről* szóló 1997. évi törvény végrehajtási rendeletében kijelölésre kerültek a nemzetközi forgalom számára megnyitott polgári repülőterek. Ennek értelmében ezek a következők voltak 1997. december 18-tól: Budapest-Ferihegy Repülőtér, Békéscsaba, Budaörs, Debrecen, Pécs-Pogány, Győr-Pér, Sármellék, Siófok-Balatonkiliti és Szeged. Az állandó légi kikötőkben és az alkalmi határnyitások során, a repülőter határterületeként a nemzetközi forgalomban közlekedő repülőgép és az útlevel-

²³² > [SZŐKE Tibor c. r. fizls. adatközlése alapján.]

²³³ > 1997/XXXII. tv. 43–45. §

²³⁴ > 73/1997. OGY. hat. ; 2141/1997. Korm. hat.

²³⁵ > *Magyar Statisztikai Évkönyv, 2001.*: 529. p.

²³⁶ > 1997/XXXII. tv. 30. §

²³⁷ A különböző belügyi, határőrségi, rendőrségi, külügyi, nemzetbiztonsági objektumok őrzési feladatait több lépcsőben, 1997. szeptember 30-a és október 31-e között adta át a *BHI* a különböző rendvédelmi szervek részére.

> FÁBIÁN Gyula

²³⁸ > DEÁK: Budapesti Határőr Igazgatóság.

ellenőrzés vonala közötti, valamint az utasok várakozására kijelölt (tranzit)terület, illetve a határőrségi szolgálati helyiségek kerültek meghatározásra. A nemzetközi forgalom számára ideiglenesen megnyitott repülőtereken a légijárműbe történő be- és abból kiszállás, az áru rakodása csak a határőr és pénzügyőr ellenőrzése mellett történhetett. Akárcsak korábban, a légijármű csak a szükséges határforgalom-ellenőrzések után, hatósági engedélyt követően szállhatott fel.²³⁹

Mint ahogy említésre került, a *Ferihegy-1 HFK* jogszabályban meghatározott illetékessége volt az eseti jellegű, úgynevezett **ideiglenes légi határnyitás** a közép-magyarországi repülőtereken is. Ezek a polgáriak közül Budaörs és Siófok-Balatonkiliti, valamint a katonaiak közül Kecskemét, Szolnok és Tököl voltak.²⁴⁰ E helyszíneken az 1990-es évek elejétől mind gyakrabban sor került határátlépésre, így egyre több kérelmet kellett teljesíteni. (VI./D sz. melléklet) A határnyításokra általában egy fő határőr és ugyanennyi vámőr – előre egyeztetve – közös, vagy külön-külön gépkocsival utazott a kérelemben megjelölt vidéki repülőtérre. Az alkalmi magánutazások mellett történtek különleges(ebb) eseményekhez kapcsolódó határnyítások is. A Tököli Repülőtérén döntően az államfői, kormányzati, vagy katonai utazások miatt ellenőrizték a határforgalmat, de ugyanitt majd 2003. júliusától a „Red Bull Air Race” műrepülő-versenyre külföldről repülőgéppel érkező pilótákat is be-, majd kiléptették. Ezen kívül a *Ferihegy-1 HFK* még korábban engedélyezett alkalmi határnyítást Dunakeszi Repülőtérén, vitorlázó repülőgépes világbajnokság alkalmából is; ide a határőrt Ferihegyről repülőgép vitte az esemény helyszínére. Továbbá Mogyoród határában ideiglenesen kijelölt leszállómezőn helikopterrel közlekedő utasforgalom részére a „Formula-1 Budapesti Nagydíj” gyorsasági autóverseny kapcsán is. A szolnoki katonai repülőtérén az 1990-es évek második felében havonta akár 4–5 alkalommal is történt határnyitás, amelyet 2005-ig látott el a *Budapesti Határőr Igazgatóság*, ugyanekkor a kecskeméti katonai repülőtér ideiglenes határnyítását is a *BHI*-től a *Kiskunhalasi Határőr Igazgatóság* vette át.²⁴¹ Az ezredforduló időszakát követően, egy esetben a határnyításra a Pest megyei Göd városban lévő golfpályán került sor, amikor ott egy híres, gépkocsikat gyártó vállalat új járműtípusát mutatta be látványos keretek között. A platóra rögzített terepjárót egy szlovák *Mil Mi-17*-es helikopter szállította külföldről a helyszínre, ahol a leszállás után a légijármű személyzetének beléptetése történt meg. A határforgalom-ellenőrzés alá esett különlegesebb légijárművek között volt egy rugalmas vázú *Zeppelin* léghajó is Budaörsön, amely egy autóversenyen való részvétel miatt érkezett Magyarországra.²⁴²

A *Ferihegy-1 HFK* 1990-től állandó egyfős jelenlétet biztosított a nyári időszakos határnyitás idejére – májustól általában októberig minden nap 8 és 20 óra között – a **Siófok-Balatonkiliti Repülőtér** nemzetközi viszonylatú kisrepülőgépes utasforgalmának ellenőrzésére. A feladatot a *Ferihegy-1 HFK* kijelölt határőr útlevélkezelői heti váltásban hajtották végre; 1998-ig sorállományú határőr sofőr gépkocsival vitte-hozta a váltást, majd ezt követően elkülönítettek egy szolgálati járművet, amellyel hétfőnként hajnalban Budapestről Siófokra ment a felvevő útlevélkezelő, majd a leadó határőr az átadást követően visszavitte azt az állomáshelyére. A körözési és egyéb nyilvántartásokat rögzítő kigyűjtőket a váltás magával vitte, ezáltal azok legalább heti frissítésben

²³⁹ > 66/1997. BM. r. 9. §, 6. sz. melléklet.

²⁴⁰ > 66/1997. BM. r. 4. sz. melléklet.

E célból *Ferihegy-1 HFK* rendelkezett „Budaörs”, „Kecskemét”, „Siófok”, „Szolnok” és „Tököl” felirátú átléptető-bélyegzővel is.

> [FITOS Levente c. r. ftörm. adatközlése alapján.]

²⁴¹ > [FITOS Levente c. r. ftörm. és H. S. adatközlése alapján.]

²⁴² > [H. R. P. adatközlése alapján.]

voltak elérhetőek. Az útlevelkezelő szolgálati helye a repülőtér utasforgalmi épülete és a repülőgép-állóhelyek voltak. A szolgálati helyiségben ágy és két lemezszekrény, és egy asztal volt; az úti okmányok esetleges technikai ellenőrzéséhez egy kézi nagyító és egy ibolyántúli sugárzást kibocsájtó (uv-) lámpa állt rendelkezésre. A határőrök szállása és ellátása szintén az utasforgalmi épületben volt biztosítva. A határt átlépő utasok nyilvántartására rendszeresített könyvben az utazó nevét, úti okmányának számát és az igénybe vett légi jármű lajstromjelét kellett rögzíteni kézírással. Ezt 1998-tól légi járművenkénti állampolgársági kimutatás váltotta fel, amely meggyorsította a határátléptetés idejét. A napi szolgálat kezdetét és annak befejeztét távbeszélő készüléken jelenteni kellett *Ferihegy-1 HFK* átkelőhely-ügyeletesének, utóbbi alkalommal a forgalmi adatok is leadásra kerültek.²⁴³ A nem érvényes úti okmánnyal, vagy úti okmány nélkül érkezettek szükség szerinti átléptetésére – ha azt jogszabályi rendelkezés lehetővé tette – a vízumokhoz rendszeresített beutazólap kitöltését követően, annak „engedéllyel beléptetve” bejegyzés feliratú bélyegző-lenyomattal történt hitelesítése mellett volt lehetőség. Erre elsősorban az osztrák állampolgárok esetében volt szükség, amikor azok még személyazonosító igazolvánnyal nem utazhattak be Magyarországra, ellenben Ausztriából csak azzal indultak útnak. Az alkalmanként megrendezésre kerülő műrepülő Európa bajnokság idején megnövekedett határforgalom ellenőrzése céljából további két útlevelkezelőt vezényeltek a Somogy megyei repülőtérre. A vámellenőrzést a *Vám- és Pénzügyőrség Baranya, Somogy és Tolna megyei Parancsnoksága* ságvári kirendeltségének, majd 1993. október 1-től a *Siófoki Vámhivatal* munkatársa hajtotta végre a nyitvatartási időben. A repülőtéren – a ferihegyinél kedvezőbb illetékek és díjak miatt – számos magyar vidéki kisrepülőtérrel külföldre induló repülőgép szállt le, hogy az ott megejtett útlevel-ellenőrzést követően repüljenek tovább a célállomásukra, ugyanez igaz a külföldről Magyarországra hazatéréskor is, ellenkező irányban. Ezzel megtakarítva az ideiglenes határnyitás költségeit és annak időponthoz való kötöttségét. A nyári hónapok miatt elsősorban nyaralóhelyekre, azon belül is gyakorta Horvátországba utaztak ily módon, akik megtehették.²⁴⁴

Az előzőekben ismertetett légi kikötőkön túl, a békéscsabai repülőtér alkalmi határnyitásai során az *Orosházi Határőr Igazgatóság Gyulai Határforgalmi Kirendeltségének* kivezényelt útlevelkezelője hajtotta végre az úti okmányok ellenőrzését. A szegedi repülőtéren a *Kiskunhalasi Határőr Igazgatóság Szegedi Határforgalmi Kirendeltsége* volt illetékes. Pécs-Pogány polgári, Kaposújlak és Taszár katonai repülőterein a *Pécsi Határőr Igazgatóság Drávaszabolcsi Határforgalmi Kirendeltség* határőre látta el a szükség szerinti útlevelkezelői szolgálatot.²⁴⁵

Az 1990-es évek közepén, a ferihegyi határforgalom-ellenőrzést jelentősebben érintő, magyarországi vízummentességet a magyar kormány a japán állampolgároknak biztosított, 1997. június 21-vel. Ez jelentősen csökkentette a budapesti légi kikötőben kiadott vízumok számát is, részben ez okozta 1998-ban az előző évi vízumkiadások számához képest a 60 %-os visszaesést.²⁴⁶ A ferihegyi illegális migráció visszaszorítá-

²⁴³ > FÁBIÁN Gyula ; [FITOS Levente c. r. ftörm. adatközlése alapján.]

A légi határátkelőhelyen dolgozó határőr szolgálatellátását a *Budapesti Határőr Igazgatóság* és ritkábban a *Határőr-ség Országos Parancsnokság* részéről is szűrőpróbaszerűen ellenőrizték.

²⁴⁴ > [FITOS Levente c. r. ftörm. adatközlése alapján.]

²⁴⁵ > 24/1993. PM. r. ; 66/1997. BM. r. 4. sz. melléklet.

²⁴⁶ > 162/1997. Korm. r. ; FÁBIÁN Gyula

A *BHI* határforgalmi kirendeltségein, döntően a ferihegyieken, az 1996. évben még 4.197 vízum került kiadásra, 1997-ben 3.491-re, majd (a japán állampolgárok vízummentességének első teljes évében) 1998-ban 1.516-ra csökkent a szám. (Ugyanígy számottevő visszaesés volt tapasztalható az izraeli állampolgárok magyarországi vízummentességének 1994. március 15-ei bevezetését követően is.)

sa érdekében, több évtized után, 1998. szeptember 1-jén egyes – Magyarországra beutazáskor vízumkötelezett – állampolgárokkal szemben bevezetésre került a repülőtéri tranzitvízum előzetes beszerzésének kötelezettsége. Az érintett személyeknek ekkortól abban az esetben is be kellett ezt szerezniük, ha Magyarországra nem akartak belépni, csak Ferihegyen szándékoztak légi járatot váltani, átszállni. Ez az engedély csak a ferihegyi repülőtéren átszállásra, annak nemzetközi utasvárójában történő tartózkodásra jogosított fel; azt a kötelezettséget, aki ezzel nem rendelkezett, a fuvarozó légitársaság nem szállíthatta Budapestre.²⁴⁷ Az átszálló utasok ellenőrzésekor a repülőtéri tranzitvízumot beléptető (irányú) bélyegző-lenyomattal látták el, jelezve annak felhasználását, azonban ez nem jelentette a személynek az ország területére történő beléptetését.

A rendszerváltástól kezdődően megszűntek a repülőgép egyes üregeiben történő megbúvás által megkísérelt jogellenes külföldre távozások. A fuvarozó kijátszásával – érvényes beszállókártya és hamis(ított) okmány felhasználása nélkül – kereskedelmi járaton (közkeletű elnevezéssel: „potyautasként”) történt utazás csak egyedi esetekben fordult elő a budapesti légi kikötőben, azok is a többi utas társaságában, és jellemzően néhányuk közreműködésével történtek.²⁴⁸ Egy másik esetben (amely egyedülként ismert érkező utas tekintetében), 1998. elején egy fiúnak sikerült Venezuelából, átszállással Ferihegyig repülnie repülőjegy és okmányok nélkül, úti célja az Amerikai Egyesült Államok lett volna.²⁴⁹ Azonban akaratlanul csak egy eset ismert a közforgalmi

› FÁBIÁN Gyula

²⁴⁷ A repülőtéri tranzitvízum beszerzésének kötelezettsége az Európai Unió vonatkozó jogszabályaiban is előírás egyes állampolgárok részére (megemlítve az az alól biztosított mentességeket is részükre). Ebből eredően, ez még 2019. végén is a repülőtéri légi utasforgalom ellenőrzésének egyik feladata volt.

²⁴⁸ Az 1994. október 20-án, magyar szurkolókat labdarugó-mérkőzésre, Budapest–Portó útvonalon szállító, szerződéses MALÉV járatra két férfi is megkísérelt érvényes beszállókártya nélkül feljutni. Az egyik személy a repülőgépbe történt belépést követően az egyik mosdóba búj el; azonban ezt a légiutas-kísérők még ajtózáras előtt észrevették és elvezették a fedélzetről. Ugyanarra a járatra egy másik magyar is rendelkezett megváltott repülőjeggyel, de a „teltház” foglalat miatt csak készenléti („stand-by”) menetjeggyel és beszállókártyával látták el, amely csak valamely utas távolmaradása esetén volt érvényesíthető. Mivel minden utas jelentkezett a járatra, ezért a férfi, több szurkolótárs segítségével (takarásában?) áthaladt a beszállító-kapunál, majd sikeresen elbújt az ülések között, az utastársai lábainál. A három és fél órás utat így utazta végig, azonban leszállás előtt a megbújt személyt felfedezték és az esetet jelentették a portói légiforgalmi irányításon keresztül az ottani rendőrségnek, amely intézkedett a jogosulatlanul utazóval szemben. Végül, a MALÉV illetékesinek és elsősorban a repülőgép személyzetének jóindulata eredményeként a magyar férfi – az egyébként személyzeti póttag részére fenntartott – tartalékülésten hazautazhatott. A cselekmény az elkövetője részéről elsősorban a fuvarozási szerződés, illetve a légi közlekedésre vonatkozó előírások (például az utasok nyilvántartása, a fel- és leszállás idején követendő magatartás) megszegésére irányult. (Ezek nem voltak határrendészeti esetek, mivel tartalékutasként is beszállókártyákkal rendelkeztek a határátlépés során, illetve a beszállítás lezárásáig; így a repülőtéri határátkelőhely rendjét nem sértették meg.)

› CSÉMI ; GYENES

²⁴⁹ A MALÉV 1998. március 3-a késő este Ferihegyre érkező Amszterdam–Budapest járatával érkezett meg a kíséret nélküli 11 éves venezuelai fiú, akire a kiürült határterületen az egyik útlevélkezelő határőr lett figyelmes. Meghallgatásakor derült ki, hogy az egyedül lévő gyermek a venezuelai Caracas-ból indult holland légitársaság repülőgépével, amelyre már repülőjegy és úti okmány nélkül szállt fel, egy ismeretlen nő társaságában áthaladva a biztonsági és határ-ellenőrzéseken. Amszterdamban aztán, 10 órányi várakozást követően sikerült zavartalanul átszállnia a Budapestre tartó magyar repülőgépre, kijátszva a beszállítást végző személyzetet. A gyermeket a ferihegyi meghallgatása után már másnap reggel, 9 órakor induló amszterdami MALÉV járatral visszaindították Venezuelába.

› MTT: Disneylandbe készült. ; MTT: Iskola helyett repülőre szállt. ; V. G. P.

{ Nemzetközi kitekintés. } A korábbi évtizedek során külföldön több légi potyautas esete is ismertté vált, s a egy részük ráadásul fiatal- vagy kiskorú volt. Még 1969. decemberében egy 11 éves fiú több szovjetunióbeli belföldi járaton utazott sikeresen jegy és kíséret nélkül. Egy 15 éves brit fiú – a BOACTól szerzett formaruhában, annak segítségével – 1972. januárja és áprilisa között több alkalommal is utazott repülőgépen London és Nairobi, illetve brit belföldi városok között. Egy, az olasz főváros repülőtérén, édesanyja mellől elszökött ötéves ausztrál kisfiú 1974. augusztusának elején utazott Rómából Amszterdamba. Majd 1987. novemberében egy 11 éves török lány repült Frankfurtból Sydney-be, szintén okmány és jegy nélkül, kijátszva három ellenőrző pontot is. Utóbbi két esetben az első út érkezés szerinti repülőtérén már feltartóztatták a gyermeket. (Kiskorúak poggyásztérben történt utazása is ismertté vált. 1984. december elején egy 8 és egy 10 éves fiú Bogotából Mexikóvárosba utazott a fagyponthoz közeli helyiségben, de túlélték az utat. A felnőttek esetében a repülőgép zugaiban történő megbúvásos utazás még a 2010-es évek során is előforduló jelenség volt, s az számos halálesetet okozott.)

repülés magyarországi időszakában. A *Swissair* Budapest–Zürich járatát 1998. október 5-én teljesítő *British Aerospace BAe 146-200* típusú repülőgépeinek rakodása után, a még a poggyásztérben tartózkodó rakodómunkásra munkatársai véletlenül rázárták a légijármű ajtaját. A munkás hiányát majd csak a légijármű felszállása után észlelték. Amikor valószínűsíthetővé vált, hogy a repülőgépen, a bőröndök között tartózkodhat a keresett személy, akkor a csomagkezelést végző vállalat jelentése alapján értesítették a Zürich-Kloten Repülőtérre is. A légijármű teljesítette az 1:20 perces menetrendi útvonalat; leszállás után, a kijelölt repülőgép-állóhelynél már orvosi segítség várta a férfit.²⁵⁰

Az államhatár közeli légi járőrözést, együttműködés keretében a *Határőrség* a *Rendőrséggel* közösen hajtotta végre, utóbbi légijárműveivel: *Mil Mi-2-es*, majd már 1989-től az amerikai, jelentősen gazdaságosabb *McDonnell-Douglas MD-500E* helikopterekkel. Bár az 1990-es évek végétől ritkább volt, de a határ menti alkalmazásuk továbbra is kiterjedt a zöldhatáron átjutott nagyobb csoportok felkutatására, vagy az ilyen események megakadályozására, illetve légi határbejárásra is.²⁵¹ A rendőrségi légijárművek továbbra is viselték a *Rendőrségre* utaló egyedi lajstromjelet és a magyar katonai (állami) – az 1990-ben bevezetett nemzeti színű, ék alakú – felségjelzést. Az országban jogellenesen közlekedő légijárművek elfogása továbbra is a *Magyar Honvédség* feladata maradt, amelyet nagyobb sebességű vadász-repülőgépeivel eredményesen elláthatta.

A légi határforgalom ellenőrzése az új, Ferihegy 2B utasforgalmi épület megnyitását, 1998. őszét követően

A ferihegyi légi kikötő újabb bővítéséről még 1992-ben hozott döntést a *Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium*, az erről szóló kormányhatározatot azonban csak 1996. júliusában hirdették ki. Az utasforgalmi épület terveit dr. JAKLICS Ervin építész készítette, a *KÖZTI Rt.* és az *UVATERV Rt.* megbízásából, aki az 1980-as évek elején dolgozott a Ferihegy 2(A) terminálén is. Az új utasforgalmi épület építési területének előkészítését majd csak 1997. március 17-én kezdték meg, a hivatalos alapkövetelésre április 11-én került sor. Az építkezés lebonyolítását az *LRI* többségi tulajdonában lévő kanadai–magyar *Ferihegyi Utasterminál Fejlesztő Kft.* hajtotta végre. A végül 1998. december 7-én átadott, új utasforgalmi épület, a Ferihegy 2B terminál összköltsége 120 millió (akkori) USA dollár volt. A nemzetközi várócsarnok itt nyolc utashídnál tudott repülőgépeket közvetlenül kiszolgálni; immár 15-re gyarapított külső gépállóhely és a terminálépület között autóbuszok szállították az induló és érkező utasokat. A 2B-t és a 2A-t egy keskeny, hosszabb folyosó kötötte össze az induló tranzit területen, itt az utasoknak szabad átjárást biztosítottak a két épületrész között. (XXII. sz. melléklet) A 2B utasforgalmi épületben, az első másfél hétben – külföldi tapasztalatokat figyelembe véve – próbaüzemet tartottak. A forgalomnak történt átadás reggelén, 1998. december

› A repülőgép potyautasa. ; Az évtized potyautasa. ; Potyautas. (1974) ; Potyautas. (1987) ; Potyautasok a csomagtérben.

²⁵⁰ › *MTI*: Jól van a „potyautas”.

Ilyen eset, amelyben rakodómunkásra rázárták a repülőgép rakterének ajtaját, külföldön is előfordult. Düsseldorf repülőtérén 1971. július legelejen járt így egy poggyászkezelő, aki csak a légijármű Bordeaux-ban történt leszállásakor tudott kiszabadulni.

› [Szerkesztőségi közlemény: 1971.07.10.]

²⁵¹ › H. SZABÓ ; KOVÁCS Iván

Az 1978-tól a magyar rendőrség szolgálatába állított szovjet *Mil Mi-2-es* forgószárnyas légijárművek a vezetőjén kívül további hét utast szállíthattak, legnagyobb sebességük 200 km/óra volt. Az amerikai *McDonnell-Douglas MD-500E* típusú helikopter a légijármű vezetője mellett további négy utast is szállíthatott, legnagyobb sebessége 282 km/óra volt.

19-én az első induló járat a *SABENA* Budapest–Brüsszel útvonala volt. A két terminál együttes utaskiszolgáló-képességének felső határa, az 1998. decemberi kialakításban 5,5 millió utas volt évente.²⁵²

Az új utasforgalmi épület megnyitásával Ferihegy 1 teljes forgalmát áthelyezték. A régi épület mellett lévő kisrepülőgépes terminálnál (GAT) már csak a menetrenden kívüli magáncélú járatok utasait, illetve a teherszállító légi járművek személyzetét ellenőrizték. Az addig Ferihegy 2(A)-ról induló valamennyi külföldi légitársaságot az új Ferihegy 2B-n szolgáltattak ki. Ebből eredően – az 1999. évi forgalmat tekintve –, előbbin az utasok 54,4 %-át (2,35 millió főt), utóbbin azok 45,6 %-át (1,97 millió utast) ellenőrizték és szolgáltatták ki.

A Ferihegy 2B utasforgalmi épület közeledő átadása miatt a *BHI* vezetése elsősorban a *Ferihegy-1 HFK* tisztikarából elkülönítette a *Ferihegy-3 HFK* leendő törzsét. (A kirendeltséget 1997. december 18-ával állította fel erre vonatkozó belügyminiszeri rendelet.²⁵³) E helyi szerv 1998. májusában kezdte meg a szervezői és felkészülési munkát az új átkelőhely üzemeltetéséhez. A *Ferihegy-3 HFK* leendő csoportvezetői, ügyeletesei és operátorai november 17-én költöztek be az utasforgalmi épület helyiségeibe. Az útlevélfelvezőkkel kiegészített, rendelkezésre álló teljes létszám december 8-án foglalta el új szolgálati helyét; a határforgalom-ellenőrzést végrehajtó zászlósok és tiszthelyettesek főként a *Ferihegy-1 HFK*-ról és kis részben a *Ferihegy-2 HFK* határhozéből kerültek kinevezésre. Akárcsak 1985. őszén, 1998. december elején is próbaforgalmat rendeztek az átadandó új utasforgalmi épületben. Ezek lehetőséget adtak, hogy a repülőtéri hatóságok és dolgozók megismerjék az utasok útvonalait, illetve a szolgálati közlekedés lehetőségeit, valamint vizsgálják az épület sajátosságait. A *Ferihegy-3 HFK* szintén 1998. december 19-én kezdte meg tényleges működését.²⁵⁴ (*Ferihegy-2 HFK* és *Ferihegy-3 HFK* illetékességi területének határa az induló tranzit területeket összekötő keskeny folyosó 2A felőli végénél, az áfa-visszatérítést kezelő banki pult mellett volt. Érkező szinten az utasoknak nem volt átjárási lehetősége a két terminál között. Ekkor szűnt meg a *Folyami HFK*, amely feladatait a *Ferihegy-1 HFK*-hoz rendelték.)

Az új utasforgalmi épület, a 2B terminál első emeleti induló szintjén az utasok a jegykezelő és poggyászfeladó pultok sora közötti egyetlen bejáraton egyből a kiléptető útlevélfelvezéshez érkeztek. Itt a kilenc munkaállomás, egy kivétellel kettős fülkében volt kialakítva; azonosakban, mint a belépő oldalon: közel másfél méterig körben bútorlap-fal határolta, illetve középen a két útlevélfelvezőt el is választotta, ez felett további egy méter magasságig üvegfal keretezte a fülkéket. Az útlevélfelvezés vonala mögött, egy tükröveges helyiség két oldalán a vámellenőrzés helyszínét alakították ki. Az ott elhaladó utasok az utasbiztonsági ellenőrzéshez érkeztek, amely két kapuval és négy poggyászátvilágító készülékkel szolgált a biztonságot. Ezt követően az utazó egy önműködően nyíló ajtón átlépve az induló (tranzit) várócsarnokba érkezett. Az utasok egy keskeny, egyik oldalán üvegfalas folyosó révén szabadon átjárhattak a 2B és a 2A induló területei között. A 2B terminál érkező szintjén egyvonalban (a homlokzatokhoz képest 45 fokos szögben) helyezkedett el a 13 útlevélfelvező munkaállomás, a két szélen egyszemélyes, míg középen pedig négy fallal és üveggel osztott kettős fülke volt telepítve. E fülkesorral szemközt volt az átszálló utasok légitársasági ügyintézésé-

²⁵² A hivatalos megnyitón (1998. december 7-én) a magyar és kanadai, közlekedésért felelős miniszterek aláírták a kanadai–magyar légügyi egyezményt is.

↳ É. M. Z. – Sz. M.

²⁵³ 66/1997. BM. r. 4. sz. melléklet.

²⁵⁴ ↳ [A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő értekezleteinek jegyzőkönyve az 1999. évből.]

Még 1998. folyamán, *Ferihegy-1 HFK* alá rendelték a Belgrád rakparti vízi határátkelőhelyet.

nek pultja, amely mellet egy fülkében két munkaállomás a járatot váltó utasok útlevél-ellenőrzését szolgálta. Ez utóbbi mögött közvetlenül egykapus utasbiztonsági ellenőrzés helyezkedett el, amelyen áthaladva az utas egy teljes fordulat után, (mozgó)lépcsőn feljuthatott az induló szintre (első emeletre).

Belépését megtagadott, visszairányított külföldiek elhelyezésére szolgáló külön létesítmény először az új, Ferihegy 2B utasforgalmi épületben, annak átadásával került kialakításra. A belépő határterületen, még az útlevélkezelő fülkesorok előtt kialakított, egy középű helyiségből nyíló két különálló szoba (4–4 fő részére), egy–egy saját zuhanyzóval is rendelkezett. (Ez majd egészen 2018. augusztusáig, az átépítés miatt történt áthelyezéséig változatlan helyen volt.) Ott a leghosszabb időt egy magát iraki állampolgárnak valló férfi töltötte: 1999. év folyamán egyhuzamban 106 napig tartózkodott (mivel a magyar hatóságok által lefoglalt okmány nélkül a kiindulása szerinti Egyiptom nem volt hajlandó visszafogadni őt). A *Határőrség* országos parancsnokának utasítása értelmében 1999. július 8-tól több hónapon keresztül, 2000. nyaráig nem lehetett visszairányított személyek elhelyezésére használni. Abban az időszakban az érintett külföldieket, ha 24 órán belül nem volt megoldható a visszaszállításuk, akkor a repülőtér egy távol eső területén, szintén a *BHI* által felügyelt közösségi szálláson kerültek elhelyezésre.²⁵⁵

A ferihegyi határőrségi épületek közül elsőként az „A”-val jelölt, szakmai osztályoknak otthont adó épületet újították fel. A kétszintes épületre 1995-re egy sátozott ráépítéssel egy harmadik szintet alakítottak ki. A „B” épület átépítése az utolsó határőr sorkatonák leszerelését követően, 1998. második felében vette kezdetét és egészen 2000. végéig tartott. Erre az időszakra a repülőtér egy távoli, addig ritkán használt barakképület-együttesében helyezték el az érintett határőrségi részlegeket (például a személyügyi és egészségügyi szolgálatot). A felújított épületben ekkor került kialakításra a közösségi (őrzött) szállás, a *BHI* új egészségügyi részlege és egyéb igazgatási hivatalok. A ferihegyi határőrök nyelvképzése hosszú múltra tekintett vissza, amely a XXI. század első másfél évtizedében is folytatódott, s különösen az első évtized második felében vált gyakorivá Ferihegyen, amikor nyelvtanárok is a *BHI* állományába kerültek. Ekkor az a korábbinál már lényegesen szélesebb kör részére volt elérhető. A munkaidő terhére biztosított oktatás heti kétszer 8 órás, vagy ötször 8 órás időben folyt, alapfokú vagy középfokú nyelvvizsgára felkészítés céljából.

A ferihegyi repülőtéren a rendszerváltás követően egy esetben került sor fegyverhasználatra, 1999. július 30-án. Egy, a Ferihegy 2B utasforgalmi épületben kilépésre jelentkezett magyar férfi esetében, az útlevélkezelő fülkénél megállapítást nyert, hogy a körözési nyilvántartásban szerepel. A személy ezt észlve az útlevélkezelő fülkétől a gépjármű-parkolók felé kifutott az épülethől. Az utána futó határőr az addigra a személygépkocsiját elindító személyt megkísérelte a menekülésében feltartóztatni. Azonban a körözött férfi megpróbálta a határőrt elütni, aki ekkor a gépkocsira két lövést adott le. Az ennek ellenére is sikeresen elmenekült személy felkutatását nagy erővel azonnal megkezdték.²⁵⁶ (Később a személy előállítása megtörtént.)

²⁵⁵ > OBH 1222/1998.

A második leghosszabb időt, 87 napot egy kínai állampolgár volt köteles az említett helyiségben tartózkodni, szintén még 1999-ben.

A helyiség berendezését 2003. február elején egy ott elhelyezett, hamisított úti okmánnyal belépni próbáló, majd ezért visszairányított libanoni férfi felgyújtotta. Ezzel nem csak jelentősebb anyagi kárt okozott, hanem a 2B utasforgalmi épület forgalma 20 percre leállt. A füstmérgezést szenvedett személy visszairányítása az ellátását követően végrehajtásra került.

> Tűz Ferihegyen. (2003)

²⁵⁶ > *MTI*: Lövöldözés a reptéren.

A fertőszentmiklósi nem nyilvános (magán)repülőtér 2000. júniusában lett kijelölve, mint ideiglenes határnyitás engedélyezése esetén nemzetközi forgalom számára megnyitható repülőtér. Ott az úti okmányok ellenőrzését a *Győri Határőr Igazgatóság Fertőd Határforgalmi Kirendeltségének* útlevélszolgálatja hajtotta végre.²⁵⁷

A kanadai-magyar légügyi egyezmény alapján, a *MALÉV* 1999. március 30-án indította meg *Boeing 767*-es repülőgépeivel a Budapest–Toronto menetrend szerinti útvonalat; kezdetben heti egy, majd május 27-től már két alkalommal.²⁵⁸ A magyar légitársaság a líbiai viszonylatát, Budapest–Tripoli útvonalon 1999. június 25-én nyitotta újra, amelyet *Boeing 737*-es típusával teljesített, heti két, majd végül három alkalommal. E viszonylat üzemeltetését időnyjáratná mérsékeltek, majd a viszonylat teljesítését 2004. őszén felfüggesztette a vállalat.²⁵⁹ A *MALÉV* 1999. október végén indította első menetrend szerinti Budapest–Dublin járatát, amelyet kezdetben heti három alkalommal, *Boeing 737*-es típussal teljesített.²⁶⁰ (Az írországi járat a következő évben már hetente négy, majd 2001. július 6-tól öt alkalommal, s 2006-ban már naponta közlekedett.)

Míg 1999. nyarán a legforgalmasabb héten a *MALÉV* 311 járatot üzemeltetett irányonként, addig e szám a következő év azonos időszakában 325-re nőtt.²⁶¹ A *MALÉV* már 1999-ben üzemeltette a Budapest–Szkopje útvonalat, heti háromszor. A *MALÉV* 1999. március 2-án nyitotta meg Budapest–Szarajevó járatát, amely üzemeltetését az év szeptemberétől, együttműködési megállapodás alapján részben az *Air Bosna* légitársaság vette át. Utóbbi vállalat az útvonalat *Aerospatiale ATR-72*-es repülőgéppel teljesítette. A két légitársaság Budapest és Szarajevó közötti légi kapcsolata heti nyolc alkalom volt irányonként. (A magyar-macedón légiközlekedési egyezmény teljeskörűen 2002. március 11-én lépett életbe.²⁶²) Mind az oslói, mind a szarajevói és mind a szkopjei járat majd 2002. március 30-ával megszűnt, azonban utóbbi kettő már annak a nyárnak folyamán már ismét közlekedett. A magyar légitársaság 1999. július 20-án nyitotta újra a Budapest–Zágráb járatot, amelyet *Fokker 70*-es típusa, eleinte heti 3 alkalommal teljesített. A magyar vállalat hosszú idő után, 1999. októberétől ismét repülte az újranyitott, immár közvetlen Budapest–Oslo viszonylatot, amelyet majd 2001. nyarán heti négy alkalommal teljesített, s a téli időszekben háromra mérsékeltek.²⁶³ A *MALÉV* az albániai légi kapcsolatát az 1990-es évek közepétől folyamatosan sűrítette. Míg 1993. júniusában 3 járatot teljesítettek a magyar repülőgépek hetenként és irányonként, addig 1997. nyarán már 6-ot, 2001-ben még 7-et, de 2002. nyaratól már heti 13-at (a téli menetrendi időszakban néhányal kevesebb járatpár volt).

A magyar kormány 1999. május 1-jével életbe lépő, a légi személyszállítás szabályairól szóló rendeletet bocsátott ki. Ez az utasszállítás teljesítése és a poggyászkezelés szabályain túl részletezte a légi közlekedési üzem számos területét, köztük a menetrendekre, menetjegyekre, utaslistákra vonatkozó szabályokat is. A jogszabály a *Külügyminisztérium* diplomáciai és konzuli poggyászainak kötelező szállítására a *MALÉV Rt.*-t jelölte ki; ennek részletes feltételeiről a két érintett félnek szerződésben kellett

²⁵⁷ > 18/2000. BM. r.

²⁵⁸ > *MALÉV* hirdetése 1999.03.22.

²⁵⁹ > *MTI: Repülőgépjárat Budapestről Líbiába.* ; *MALÉV* 2001/2002. évi téli menetrendfüzete.

²⁶⁰ > Dublini járat.

Az ezt lehetővé tevő ír-magyar légiközlekedési egyezményt még 1992-ben aláírták.

²⁶¹ > Nyári menetrend a Malévnál.

²⁶² > 124/2002. Korm. r.

²⁶³ > *Budapest Férihegy Airport* 2001. évi nyári menetrendfüzete. ; D. L. ; *MALÉV* 2001/2002. évi téli menetrendfüzete. ; *MALÉV* 2002. évi nyári 2. menetrendfüzete. ; Nyári menetrend a Malévnál. ; Szarajevói járatnyitás. ; Új célállomásunk Zágráb. ; Újabb lépés a regionális vezető szerep felé.

megállapodnia. A magyar légitársaság már a korábbi évtizedekben is végezte e feladatot, azonban ennek szabályozása céljából első alkalommal került kiadásra magas szintű jogszabály.²⁶⁴ (Ezt majd a magyar légitársaság 2012. februári megszűnése után, 2012. április 27-én úgy módosították, hogy külön nem nevesített, kétoldalú nemzetközi légi-közlekedési szerződésben kijelölt légitársaság köteles azt végezni.²⁶⁵)

A Ferihegy 2B utasforgalmi épület nyilvános oldalán, a jegykezelő pultok feletti galérián 2000. január 27-e kora délutánján füst kezdett szivárogni. A terminált rövid időn belül kiürítették és teljesen lezárták. A füst szivárgását fél órán belül megszüntették, azonban az automata oltóberendezések működése okozta vízkárok elhárítása hosszabb időt vett igénybe. Addig a teljes utasforgalmat a 2A épület bonyolította. A 2B induló és az érkező utasforgalmát másnap délelőttre sikerült helyreállítani.²⁶⁶

A (Kis-)Jugoszlávia, azon belül is Szerbia részét képező Koszovóban, az 1999. januárjára kialakult feszültség és fegyveres összetűzések eredményeként, március 24-től a NATO és az Amerikai Egyesült Államok **bombatámadásokat indított Szerbia ellen**. Ezzel egy időben megkezdődött a magyar légtér déli részében a magyar és NATO légierők általi járőrözés, légtér-figyelés. (Magyarország mindössze másfél hete, 1999. március 12-től volt a NATO tagja.) A katonai légi hadműveletekhez kapcsolódóan, az első napon a magyar légteret a déli államhatártól számított 80 km mélységben a polgári légi közlekedés előtt elzárták. Ezt már március 27-től a határtól számított 18 km-ig terjedő sávra mérsékeltek. Mivel ez mindvégig érintette a Szegedi Repülőtér, amely a korlátozás miatt nem volt megközelíthető, így azt bezárták. A légtérzárak és – korlátozások miatt a *MALÉV* egyes járatait (elsősorban a görögországiakat és szófiai) kerülőúton volt kénytelen teljesíteni, valamint a szkopjei és tiranai járatát felfüggesztette, s szünetelt a sarajevói és podgoricai viszonylat is. Az elkövetkező 11 hét során a jugoszláv légierő első alkalommal, április 4-én sértette meg a magyar légteret. A bő három hónapos kényszerű üzemszünet után, július 3-án nyílhatott meg ismét a déli határ menti légtér a polgári légijárművek előtt, és így, egyúttal a Csongrád megyei füves repülőtér is.²⁶⁷ Már 1999. június 10-én az ENSZ védnöksége alá helyezték Koszovó tartományt, amely átvette a helyi közigazgatás ideiglenes irányítását is. A NATO parancsnoksága alatt álló koszovói nemzetközi békefenntartó erők (*Kosovo Force*; *KFOR*) kötelékében több száz magyar katona és rendvédelmi szervek dolgozója szolgált. Az első csoportok a *Magyar Honvédség* AN-26-os repülőgépeivel utaztak a szolgálati helyük felé. Az ő nagyobb csoportos utazásaikat hamarosan a *MALÉV* Budapest–Szkopje és ellenkező irányú szerződés szerinti különjáratai bonyolították le, az elsőt 2000. február 12-én (a macedón fővárosból busszal mentek tovább Pristinába), az utolsót majd 2008-ban teljesítették. (A NATO 2000. áprilisa és májusa között megrendezett „Ardent Ground 2000” fedőnevű gyakorlatának lebonyolítása érdekében, Ferihegy 1-es terminálon 33 katonai csapatszállító repülőgép 1.995 utasa lépte át a magyar államha-

²⁶⁴ > 25/1999. Korm. r.

²⁶⁵ > 88/2012. Korm. r.

²⁶⁶ > Tűz Ferihegyen. (2000)

²⁶⁷ > Határaink biztonságosságok. ; TÍMÁR ; Veszteségek a Malévnál.

Két jugoszláv felségjelzésű *MiG-29*-es vadász-repülőgép kötelékben 1999. április 4-én délelőtt, egy fordulást során érintőlegesen besodródtak Magyarország fölé. A NATO két járőröző (*McDonnell Douglas*) *F-15 Eagle* típusú vadász-repülőgépe azonnal a délszláv légijárművek fölé repült. Azonban utóbbiak, útjukat folytatva, fél perc után ismét honi légtérbe értek vissza.

A ferihegyi repülőtérre május végén a NATO 16, *Boeing KC-135 Stratotanker* típusú üzemanyag-utántöltő légijárműve települt, míg Taszárra 24 darab *F/A-18 Hornet* és 3 *Fairchild A-10 Thunderbolt II* típusú katonai repülőgép érkezett.

> Bevetették a taszári F-18-asokat. ; MiG-eket várnak Taszárra Kecskemétről.

tárt.)²⁶⁸ A koszovói harcok miatt, a Jugoszlávia ellen 1999. tavaszán folytatott háború folyamánként, a magyar Alkotmányt 2000. június 27-ei hatállyal akként módosították, hogy immár a Kormány engedélyével NATO szövetséges erők katonai légi járművei is részt vehetnek a magyar légtérben folytatott járőrözésekben.²⁶⁹

A *MALÉV*, egyes alkalmakkal hazatérő volt menekülteket, menedékeseket szállító különjáratot is teljesített az *ENSz* szakosított hivatala, a *Migrációügyi Nemzetközi Szervezet* (*International Organization for Migration; IOM*) szerződése alapján. Ilyenre került sor koszovóiak hazaszállítása kapcsán is, első alkalommal 1999. augusztus 12-én, amikor a *MALÉV Tu-154*-es repülőgépével az önkéntesen hazatérők egy nagyobb csoportja Budapestről Pristinába repült.²⁷⁰ Így Szerbia érintése nélkül térhettek vissza a *KFOR* által ellenőrzött Koszovó tartományba.

A *Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóság* nevét 1998. október 28-tól *Repülőtéri Biztonsági Szolgálatra* (*RBSZ*) változtatták meg, s részben átszervezték azt.²⁷¹ Fokozatos technikai fejlesztés eredményeként, 1998-ban kémiai anyagmintákat ellenőrző készüléket és rendszert vezettek be, s ekkor már a csomagokat átvilágító készülék is színes képernyő segítségével mutatta a vizsgált tárgyak tartalmát. Ferihegy 2B utasforgalmi épületben 1999. nyarán kezdődött meg az utasbiztonsági feladatok átadása a *Rendőrség* szakfeladatát ellátó alegységétől az *LRI* kiképzett munkavállalói részére. Utóbbiak, munkájukat ezt követően rendőri felügyelet mellett, illetve szükség esetén azok intézkedése mellett hajtotta végre. A 2A utasforgalmi épületben 2000. nyaráig történt meg a feladatok átadása.²⁷² Az *RBSZ*-től a *BHI* 1999-ben vette át a légi úton deportált (azaz ki- vagy visszautasított) személyek ügyintézését. Előbbi szervezet a határterület részét képező tranzitterület és a forgalmi előtér ellenőrzését, illetve a repülőtéren átutaztatott visszairányítottak ügyének kezelését 2000-ig látta el, majd e feladatok végrehajtását is a *BHI*-hoz rendelték.²⁷³ Az *RBSZ* 2004. július 2-ján bekövetkezett átalakításával, az *ORFK* közvetlen alárendeltségében újonnan létrehozott *Rendészeti Biztonsági Szolgálat* (*REBISz*) alá helyezték át a repülőtéri rendőri szakfeladatokat ellátó egységet.²⁷⁴

A *Budapesti Határőr Igazgatóság* az utolsó sorkatonák leszerelését követően, továbbra is nagyobb számban vett fel a polgári életből leendő útlevelezőket, egyes esetekben helyi újságokban hirdetve az álláslehetőséget. Férfiak esetében – fizikai/erőnléti, pszichológiai és egyészségügyi alkalmasság mellett – feltétel volt a sorkatonai szolgálat letöltése is, azonban a nők esetében ilyen elvárás nem volt. Azonban a számuk az 1998-as évet követően sem töltötte fel teljesen az állománytábla teljes létszámát. A *BHI* létszáma 1999. január 1-jén – a hivatásos és polgári alkalmazottakkal együtt – 575 fő volt.²⁷⁵ A közalkalmazotti jogállású „operátor”-ok beosztásának megszüntetésével egy időben, 1999. novemberében hivatásos állományú szolgálatot (főút

²⁶⁸ > ALMÁSI ; SZÁSZI

A *MH Katonai Közlekedési Központja* által szervezett külföldi utaztatások közül a *KFOR* magyar állományának váltása érdekében, csak az említett utolsó, 2008. évben hét *MALÉV* szerződéses járáttal összesen 1.228 katonát szállítottak Budapest és Szkopje között.

> A Magyar Honvédség Évkönyve, 2009.: 124. p.

²⁶⁹ > 2000/XCI. tv. 6. §

²⁷⁰ > Hazatérés.

²⁷¹ > 48/1998. BM. r.

²⁷² > [R. B. adatközlése alapján.]

{ Nemzetközi kitekintés. } Varsó Chopin Repülőtéren a lengyel határőrség 2012-ben adta át polgári vállalatnak az utasbiztonsági ellenőrzés végrehajtásának feladatát, azt ellenőrzési helyszínenként fokozatosan lebonyolítva. A határőrség e légi kikötőben ezt követően felügyelő hatóságként volt jelen és vett részt az ellenőrzésben.

> [L. H. A. adatközlése alapján.]

²⁷³ > KÖHALMI ; [A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő értekezleteinek jegyzőkönyve a 2000. évből.]

²⁷⁴ > 38/2004. BM r.

²⁷⁵ > JÓSZAI: [152. p.]

levélkezelőként) ajánlottak fel. Akik ezt elfogadták, azokat 1999. december 1-jével ezen állománycsoportba, törzsszáslósi rendfokozatba nevezték ki. Az operátori beosztás megszűnt, azonban a gyakorlatban a megmaradt feladatot még néhány évig a korábban e feladatot ellátó, immár hivatásos állományú határőrök látták el. A polgári életből továbbra is felvett személyek a *Budapesti Határőr Igazgatóság*on egyhónapos – a fegyverhasználatra, jogszabályok és belső szabályzók ismertetésére kiterjedő – elméleti képzésben részesültek, amelyet mentor mellett, általában egyhavi gyakorlat követett az átkelőhelyen. Az ezt követő vizsgát sikeresen elvégzők másnapról útlevélkezelői szolgálatot is elláthattak. Az utolsó, így szolgálatba álló személyek 2000. március 1-jével kerültek az *BHI* állományába, az ezt követő másfél év során felvettek először már az *Adyigeti Rendészeti Szakközépiskolában*, 18 hetes alaptanfolyamon vettek részt, majd annak sikeres elvégzését követően vehettek részt a repülőtéri gyakorlati felkészítésen. Azok a korábban szolgálatba álló útlevélkezelők, akik e szakközépiskolai alaptanfolyamot – vagy azt kiváltó más képzést – nem végeztek el, a későbbi évek során, folyamatosan kerültek oda beiskolázásra, vezénylésre. A létszám-kiegészítések hatására, a *BHI* létszáma 2001. július 1-jére – a hivatásos és polgári alkalmazottakkal együtt – immár 790 főre nőtt.²⁷⁶

A *BHI* állománytáblájának feltöltöttsége 2001-ben 76,8 % volt, a határforgalmat legnagyobb arányban ellenőrző két nagyobb *HFK* feltöltöttsége 84–90 % volt. A 2002. évben a 683 fős összállomány kissé nagyobb (78,2 %-os) feltöltöttséget eredményezett, *Ferihegy-2 HFK* és *Ferihegy-3 HFK* esetében szintén kis növekedés volt tapasztalható. Ez év végén *Ferihegy-1 HFK* állományába ténylegesen 88 fő, *Ferihegy-2 HFK*-éba 121 fő, míg *Ferihegy-3 HFK* alá 118 fő tartozott (mindhárom esetben 1–1 fő kivételével hivatásos állományú tisztek, zászlósok és tiszthelyettesek voltak).²⁷⁷ A 2000., a 2001. és a 2002. év komoly kihívások elé állította a *Ferihegy-2 HFK* és *Ferihegy-3 HFK* állományát, mivel a nyári utasforgalom jelentős mértékben növekedett minden év áprilisától kezdve, s ezen időszakok október legelejéig tartottak. A tágabban értelmezett nyári hónapokban, májustól szeptemberig – a hivatásos állományúak szolgálati viszonyáról szóló törvény adta lehetőség értelmében – három-hat hónapi időtartamra vidékről vezényeltek Budapestre útlevélkezelőket 2001-ben és 2002-ben. A *Ferihegy-3 HFK* egyszerre 6–8 fő személyében kapott erősítést, nagy arányban a magyar-horvát határszakasz átkelőhelyeiről, ahol a korábbi évekhez képest csökkent az utasforgalom.

Az utasforgalom gyors áteresztő-képességének biztosítására 1999. júniusában *Ferihegy-2 HFK*-n 4 régebbi okmányleolvasó készüléket telepítettek, *Ferihegy-3 HFK*-n pedig hetet. A szervezett bűnözés elleni fellépés szabályairól szóló, 1999. évi magyar jogszabály-módosítás hatására 1999. szeptember 1-jével szigorították a magyar államhatárt átlépők ellenőrzését. Akkortól már ismét valamennyi személyt priorálni kellett az adatnyilvántartó rendszerekben, állampolgárságtól függetlenül. Az ellenőrzés idejének korábbi szinten tartásában nagymértékben segített a *Ferihegy-2 HFK*-n és *Ferihegy-3 HFK*-n 1999. december folyamán üzembe helyezett első új okmányleolvasó készülékek (szkennerek).²⁷⁸ (Ez a következő év elejére mind az 56 akkori magyar határátkelőhelyen megvalósult.²⁷⁹) *Ferihegy-3 HFK* belépő és kilépő fülkesorai esetében kezdetben csak 4–4 került felszerelésre okmányleolvasó készülékkel. Azonban a kö-

²⁷⁶ > JÓSZAI: [152. p.]

²⁷⁷ > [*A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő jelentése a 2001. és a 2002. évről és azok táblázat-mellékletei.*]

²⁷⁸ > Az Európai Unió Bizottságának 2000. évi jelentése ... ; [*A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő értekezleteinek jegyzőkönyve az 1999. évből.*]

²⁷⁹ > Az Európai Unió Bizottságának 2000. évi jelentése ...

vetkező év legelejére *Ferihegy-2 HFK* és *Ferihegy-3 HFK* valamennyi munkaállomását már ellátták azokkal. (A magyar közúti átkelőhelyeken 2000. kora tavaszára fejezték be az okmányleolvasó készülékek telepítését.) A gépi olvasásra alkalmas okmányok adatainak bevétele jelentősen felgyorsult. Azonban ekkor még számos kézzel kitöltött útleveél és személyazonosító igazolvány volt érvényben, sőt ilyenek továbbra is kiadásra kerültek, köztük Ferihegyen is nagy számban megforduló állampolgárok részére is (például francia, olasz, orosz, norvég, stb. útlevelek; vagy a nem szabvány szerinti gépi olvasásra szánt adatsorral ellátott spanyol úti okmányok). Ezekből az adatokat természetesen továbbra is kézzel kellett bevinni a számítógép „Kaktusz” kezelőfelületébe.

A *MALÉV* közel-keleti, de elsősorban balkáni járatfejlesztései és -nyitásai hatására, a 2000-es évek elejére számottevővé vált a Ferihegyen keresztül átszállított visszairányított, vagy kiutasított személyek száma. Ők kíséret nélkül (a légijármű személyzeténél letétbe helyezett iratokkal), illetve alkalmanként rendőri kísérettel utaztak. Ez a korábbi, évi néhány tucat főről 2001-ben már több száz, majd 2002-ben hirtelen 3.400 főnél is többet tett ki,²⁸⁰ s majd a következő években évente 4.700–5.400 fő között mozgott. Az ezredforduló előtti és utáni évtized során is teljesítettek tengerentúli járatokat kísért vagy önkéntesen hazatérő személyekkel. Így például egy alkalommal, a *MALÉV* által teljesített Budapest–Dubai–...–Manila útvonalon 80–90 fő fülöp-szigeteki tért haza. Több, kiutasított személyeket szállító különjárat repült Bangladesbe, Pakisztánba és Sri Lankába is, míg legfeljebb csak néhány alkalommal utaztattak Nigériába és Indiába.²⁸¹

A ferihegyi nemzetközi légikikötő állandó és éjjel-nappali működése mellett, Siófok–Balatonkiliti repülőtere nyilvános nem kereskedelmi, nemzetközi személyforgalom részére időszakosan megnyitva továbbra is üzemelt. Utóbbi 2005. őszéig működött a *Budapest Airport Rt.* üzemeltetésében. Akkor azonban, az üzemeltetés körüli nézetkülönbségek miatt, és a tulajdonjog rendezéséig bezárták azt, és hosszabb ideig nem is nyílt meg újra.²⁸² (Későbbi újranyitását követően már ideiglenes határnyitásra is alig került sor, helyette a kisrepülőgépekkel elsősorban Sármelléken lépték át a határt.)

A légi kikötők nemzetbiztonsági felügyeletét a *Nemzetbiztonsági Hivatal Légiforgalmi és Repülőtéri Kirendeltsége (NBH LRK)* látta el, amely rendvédelmi helyi szerv neve majd 2010-től *Alkotmányvédelmi Hivatal Légiforgalmi és Repülőtéri Kirendeltségére (AH LRK)* változott.

Magyar állampolgárok személyazonosító igazolvánnyal történő külföldre utazására (immár külön melléklet nélkül) 2000. április 8-tól, Svájc és Liechtenstein viszonylatában nyílt lehetőség, oda is csak a 2000. január 1-jét követően kiállított kártya formátumúval. Erre akkor még egyedül légi utazás során volt lehetőség, közvetlen Budapest–Zürich járatok révén. Ezt követően Szlovénia és Horvátország biztosította ezen engedményt, utóbbi 2000. június 29-től. (Majd 2004-ig további lehetőség nem nyílt meg e téren.)²⁸³ Azonban a légi utasok a következő négy év során is döntően útlevelel utaztak ezen országok viszonylatában is.

²⁸⁰ > [*A Budapesti Határőr Igazgatóság* éves évvértékelő jelentése a 2001. és a 2002. évről.]

²⁸¹ > SÁNDOR: Stewardess Reiner Iván anekdoták. [Kiemelt részek.]

²⁸² > FÓNAI: Felszállnának a kiliti reptéren. ; FÓNAI: Nincs a térképen a reptér.

²⁸³ > SOM: *A magyar úti okmányok, 1848–2012.*: 28–29. p.

Az 1998. áprilisi olasz-magyar-szlovén tárgyalások során Romano PRODI olasz kormányfő nyilatkozatban tett ígéretet, hogy 1998. július 1-jétől a magyar állampolgárok személyi igazolvánnyal is beutazhatnak Olaszországba. Ez azonban nem történt meg, majd az év szeptember közepén a magyar és olasz miniszterelnök megállapodott, hogy az új személyazonosító igazolvány bevezetését követően azzal utazhatnak az olasz államba a magyarok. Azonban az új okmány

A ferihegyi repülőtér be- és kilépő, valamint átszálló utasforgalma 2000-ben 4.696.752 fő volt (az öt ével azelőtti adat 160 %-a), amelyből csak a *MALEV* 2.472.851 utast szállított, azaz a teljes forgalom 52,6 %-át. A magyar légitársaság mellett a legjelentősebb külföldi a német *Lufthansa* volt, németországi járatain 503.196 utas utazott (10,74 %). Ezeket követte a *British Airways* 215.722 fővel (4,6 %) London viszonylatában, majd a *KLM* 200.630 amszterdami utassal (4,3 %) a negyedik helyen volt, míg a *Swissair*, az *Air France* és az *Austrian Airlines* 130–125 ezer utassal (2,8–2,7 %) vette ki a részét a forgalomból. (A járatforgalom – az egyes útvonalakon üzemeltetett repülőgépek utasbefogadó-képességei és a járatok kihasználtsága miatt – némileg eltérő volt. A *MALEV* 33.550 le- és felszállása mellett a *Lufthansa* 7.334-et, míg az *Austrian Airlines* 2.770-et, a *KLM* 2.066-ot teljesített.)²⁸⁴ A ferihegyi repülőtéren 2000-ben, Magyarország valamennyi határforgalmának (87,84 millió fő) 5,35 %-a haladt keresztül.²⁸⁵ A ferihegyi légi személyforgalom 76 %-a (3.554.592 fő) az Európai Gazdasági Térség és Svájc légi kikötői viszonylatában bonyolódott le, míg 12 %-a (558.533 fő) az egyéb közép-európai és kelet-európai államok irányába. A közel-keleti és afrikai célállomások tekintetében a ferihegyi repülőtér forgalmának 7,2 %-a (337.086 fő) közlekedett, Észak-Amerikába 3,0 % (142.529 fő), míg Ázsiába csak 1,8 %.²⁸⁶ A 2000. év összes budapesti légi utasforgalmából 319.105 fő átszálló utas volt; ezen utascsoport 85–90 %-a a 2000-es évek legelején *Ferihegy-2 HFK* illetékességi területén lépett az induló tranzit csarnokba.²⁸⁷ Mivel a Ferihegy 2B utasforgalmi épületben szinte kizárólagosan külföldi légitársaságok járatai kerültek kiszolgálásra, ezért a *Ferihegy-3 HFK* illetékességi területén a magyar állampolgárok aránya mindössze 23,3 % volt 1999-ben, és 2001-ben is még csak 28 %-os arányt tettek ki. *Ferihegy-2 HFK* határforgalmából a magyarok az előbbinél jelentősebb hányaddal részesültek.²⁸⁸ A 2000. év folyamán, a magyar ellenőrzött légtérben közlekedő légijárművekből 356.193 volt a Magyarország felett átrepülők száma; további 40.172 repülőgép Budapest-Ferihegyen történő leszállás céljából lépett be, és nagyjából ugyanennyi ki.²⁸⁹

A Debreceni Repülőtér tulajdonjogát a *Kincstári Vagyonkezelő Szervezettől* – 1.006 millió forintot kitevő ellenértékért – 1994. május 11-én vette át Debrecen megyei jogú város.²⁹⁰ A légi kikötő egyik, immár forgalmi épületként hasznosított központi épületét 1994-re alkalmassá tették utasok fogadására is. A kétszintes, lapostetős, 70×16 méteres, téglalap alaprajzú, betonelemekből még a szovjet katonai működtetés idején emelt épület belső helyiségeibe, annak keskenyebbik oldalain volt a bejárat. Ez mellett,

2000. január elsejei bevezetését követően ez továbbra sem történt meg, egészen 2004. május 1-jéig, Magyarország Európai Unióhoz történt csatlakozásáig.

› *Külpolitika*. IV. évf. (1998; új [második] folyam) 2. sz. (nyár) 127. p. HU ISSN 0133-0616 ; *Külpolitika*. IV. évf. (1998; új [második] folyam) 3. sz. (ősz) 135. p. HU ISSN 0133-0616 [*Külpolitikai eseménynaptárak*, SUGÁRNÉ Bognár Anna összeállításában.]

²⁸⁴ › *Statisztikai Évkönyv*, 2000.: 496. p.

²⁸⁵ › *Statisztikai Évkönyv*, 2006.: 407. p.

²⁸⁶ › [*A Budapesti Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Rt. „Repülőtér-forgalmi adatok Budapest Airport 2002”* című gyorstájékoztató kiadványa alapján.]

²⁸⁷ › [*A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő értekezleteinek jegyzőkönyve* a 2000. évből.]

Az 1999. év összes budapesti légi utasforgalmából 239.329 fő átszálló utas volt, majd 2001-ben 297.271 személy váltott járatot Ferihegyen, 2002-ben 311.077, míg 2003-ban már 438 ezer ilyen utas került ellenőrzésre érkezésük után, indulásuk előtt.

› [*A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő értekezleteinek jegyzőkönyve* a 2000. és a 2003. évből.] ; [*A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő jelentése* a 2001. és a 2002. évről.]

²⁸⁸ › DEÁK: Kevesebb utas több gépen. ; [*A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő értekezleteinek jegyzőkönyve* az 1999. és a 2000. évből.]

²⁸⁹ › [*A Budapesti Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Rt. „Repülőtér-forgalmi adatok Budapest Airport 2002”* című gyorstájékoztató kiadványa alapján.]

²⁹⁰ › Debrecen megvette saját repülőterét.

egy önálló, két szint magas melléképület tetején helyezkedett el az annak harmadik szintjeként kialakított, teljesen üvegfalú irányító torony. A keskenyebb, de újabb futópályához 1995-ben új leszálló- és pályafényeket telepítettek. (A légi kikötő ICAO kódja „LHDC”.) A Debreceni Repülőtér üzemeltetése 1997-ben már néhány éve gondokkal küszködött, s már volt, hogy ideiglenesen nem fogadott légi járműveket sem. Ennek következtében, 1997. májusától az *Airport-Debrecen Repülőtér-üzemeltető Kft.* vette azt kezelésbe, s hamarosan már nagyobb repülőgépek is teljesítettek szerződéses utasjáratokat a hajdúsági városhoz. A korábbi évek eseti, nagy és közepes méretű repülőgépek érkezése után, 1997. és 1999. között az *Atyrau Airways (Атырау Аэе Жолы)* Tu-134-es repülőgépekkel, az izraeli *Aerolel* légitársaság pedig 1999-ben *Boeing 737*-es típussal repült Debrecenbe.²⁹¹ E repülőtérén a 2000-es évek legelején, a nyári utasforgalom jelentős részét tették ki a törökországi és tunéziai szerződéses nyaralójáratok, elsősorban kiutazó magyarokat szállítva oda és vissza.²⁹²

A **debreceni légi kikötő határrendészeti feladatait** a *Nyírbátori Határőr Igazgatóság Nyírábrány Határforgalmi Kirendeltségének* beosztott állománya látta el, repülőtéri szolgálati helyként.²⁹³ Az útlevélkezelők csak nemzetközi járat érkezésekor és indulásakor tartózkodtak az utasforgalmi épületben, ideiglenes határnyitás keretében; a többi napi szolgálati feladatukat a 36 km-re fekvő Nyírábrány határátkelőhelyen látták el.²⁹⁴ Az utasforgalmi épületben egy–egy útlevélkezelő fülke állt rendelkezésre a határforgalom-ellenőrzés lebonyolítására, mind a belépő, mind a kilépő váróteremnél. A *Határőrség* helyi szerve egy irodával is rendelkezett a terminálban.²⁹⁵ A debreceni repülőtérén 2001. május 21-től állandó határőri jelenlétet biztosítottak.²⁹⁶

A **debreceni és sármelléki repülőterek** állandó forgalom számára is alkalmassá tételének, fejlesztésének állami támogatásáról 2000. szeptemberében hoztak kormányhatározatot. Ugyanekkor született döntés a sármelléki repülőtér („Balaton Airport”) tulajdonjogának Sármellék és Zalavár önkormányzatok részére történő átadásáról is, amely majd – a korábbról elhúzódó peres ügy miatt csak később – ugyan térítésmentesen, de a terhek átvállalásával valósult meg.²⁹⁷ A debreceni és sármelléki légi kikötők légiforgalmi irányítását 2001-ben az *LRI* vette át.²⁹⁸ A vidéki repülőterek számottevő kisrepülőgépes forgalmat bonyolítottak, s esetenként jelentős személyiségek vették igénybe a határátlépés ott biztosított lehetőségét. Így 2002. október közepén, magánemberként utazva, a debreceni repülőtérén lépte át a magyar határt János Károly spanyol király, nyírségi vadászata alkalmából.²⁹⁹ A **sármelléki repülőtér** kétszintes forgalmi épületének közepén helyezkedett el a további két szint magas irányítótorony. Ezen épület földszintje szolgált továbbra is az utasok kiszolgálására és ellenőrzésére is. E légi kikötőt 2001. nyarára szerelték fel poggyászátvilágító röntgenkészülékkel és fémérzékelő kapuval, amely biztonságosabbá, gyorsabbá és színvonalasabbá tette ott az utasbiztonsági ellenőrzést. Az ilyen irányú fejlesztés a forgalom további növekedését eredményezhette a nagyrepülőgépes járatok terén. Sármellékre a 2001. év folyamán charter járatokat Svájcból, Német- és Oroszországból teljesítettek, főként beutazó

²⁹¹ > A repülőtér nem fogad. ; DELEFF: 63–64. p.

²⁹² > FÁBOS: Kis repterek Ferihegy árnyékában.

²⁹³ > 66/1997. BM. r. 4. sz. melléklet.

²⁹⁴ > [FÜLÖP Barna r. alezr. adatközlése alapján.]

²⁹⁵ > TANYIK

²⁹⁶ > [*A Magyar Televízió Rt.* 2001.05.21-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; https://nava.hu/id/03267_2001/ (megtekintve 2019.02.02. 22:00)]

²⁹⁷ > 1094/2000. Korm. hat. ; CSERNYÁNSZKI ; FÁBOS: Sármellék: elszállnak a tervek.

²⁹⁸ > FÁBOS: Kis repterek Ferihegy árnyékában.

²⁹⁹ > Cs. T.

külföldieket fuvarozva.³⁰⁰ Ezek a viszonylatok még a következő években is üzemeltek, esetenként hetente több járatral, és akár 100 főnél is nagyobb befogadó-képességű repülőgépekkel, az üdülni érkezők csoportjaihoz, turnusaihoz igazodva.

A sármelléki repülőtérré, 2001. nyarán naponta 8 órás időtartamra állandó határőr útlevélkezelői szolgálatot szerveztek. A légi kikötő a következő évtől, 2002-től már április 1-je és december 31-e között, naponta 7 és 19 óra között fogadott repülőgépeket, s ekkor igényelhető volt határőri és vámőri szolgálat is a határforgalom ellenőrzésére. A sármelléki repülőtér utasforgalmának határforgalom-ellenőrzése a *Nagykanizsai Határőr Igazgatóság Letenyei Határforgalmi Kirendeltségének* illetékességébe tartozott, s azt egy fő útlevélkezelő látta el majd még 2005. őszén is, továbbra is ideiglenes határnyitás keretében. Az induló és érkező utasok határforgalom-ellenőrzését már 2004-ben is külön váróteremben hajtották végre. A határőr útlevélkezelőnek egy kisebb helyiség állt rendelkezésére a kiléptető ellenőrzés lefolytatásához, amelynek kezelőablaka a közlekedő folyosóra nyílt. Azonban az érkező utasok úti okmányait a poggyászkiadó helyiség egy asztalánál kezelte. Az egy határőr a nagyobb utasszámú járatok esetén előbb a korábban a repülőtérré érkezettek kiléptetését hajtotta végre. Majd mialatt azok már beszállításra várakoztak, a repülőgépből kiszállókat beléptette, ha volt, akkor ezután a repülőtérré később kikerkező induló utasok ellenőrzését végezte el. Ez majd még 2005-ben is azonos módon és helyen történt, azonban a kisrepülőgépek utasait esetenként a légijárműnél ellenőrizték.³⁰¹ E Balaton közeli légi kikötőnek nemzetközi teherforgalom esetén kérvényeznie kellett a *Vám- és Pénzügyőrség* területileg illetékes szervénél, hogy a repülőteret ideiglenesen vámútként nyissák meg.

Magyarország történetének legjelentősebb, légi úton, ugyanazzal a légijárművel érkező, közokirat-hamisítást elkövetők csoportja 2000. nyarán a sármelléki repülőtéren jelentkezett belépésre. Az egyik szerződéses járatral Oroszországból Sármellékre érkező valamennyi utas, 107 fő – köztük 21 kiskorú – orosz útlevelét fényképcsere módszerével meghamisították. A határnyitásra kirendelt egyedüli határőr útlevélkezelő a hamisításokat nem fedte fel, így beléptette valamennyi személyt. (A hamisított okmányokat felhasználó személyek, terveik szerint Magyarországról Ausztriába kívántak továbbutazni az okmányaikban lévő egységes schengeni vízumok segítségével.) Őket hamarosan Ausztriába belépésük, illetve ennek híre alapján már Magyarországról kilépésük során elfogták. (Mint később kiderült, az elkövetők örmény állampolgárok voltak, egy grúz kivételével.)³⁰²

A ferihegyi repülőtéren **felfedésre került közokirat-hamisítás bűncselekmények** (fényképcserék, utánzatok, törlés-átírások, más adataira szóló úti okmányok felhasználásának) száma 1997-től kezdődően gyorsan és jelentős mértékben növekedett a korábbi évekhez viszonyítva. Míg 1999-ben Magyarország államhatárán keresztül közlekedő személyek közel 5,9 %-át a ferihegyi határforgalmi kirendeltségek ellenőrizték, addig az összes határátkelőhelyen (és határőrök által, illetékességi területükön) azonosított valamennyi közokirat-hamisítás 24,4 %-át fedték fel ott. Úti okmány tekintetében a közokirat-hamisítások nagyobb részét *Ferihegy-2 HFK*-n, a kisebb hányadot *Ferihegy-1 HFK*-n, majd 1999-től *Ferihegy-3 HFK*-n követték el; Ferihegy 1-en az elkövetések

³⁰⁰ > FÁBOS: Kis repterek Ferihegy árnyékában. ; FÁBOS: Szárnyakat kapott a reptér.

A sármelléki repülőtér 2004. nyaráig, az azt megelőző évek folyamán Berlin, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Isztambul, Tyumen és Zürich viszonylatában fogadott és indított gyakrabban szerződéses járatokat.

> TAKÁCS István: Sármellék, nemzetközi repülőtér.

³⁰¹ > 66/1997. BM. r. 4. sz. melléklet. ; DAJ. ; *Határőrség 1906-1945-2007.*: 33. p. ; KÁLAZY: A nagykanizsai igazgatóság. ; TAKÁCS István: Egyre több az utas. ; TAKÁCS István: Sármellék, nemzetközi repülőtér.

³⁰² > KÁLAZY: Padlástérben, zöldhatáron – főirányban.

száma, a menetrendi utasforgalom áthelyeződésével rendkívül lecsökkent.³⁰³ A 2000. évben, a *BHI* illetékességi területén, azon belül is döntően a ferihegyi nemzetközi repülőtérén 758 közokirat-hamisítás bűncselekményt elkövető utast³⁰⁴ fedtek fel az útlevelezékek. Ez a ferihegyi repülőtér történetében a legmagasabb számot eredményezte. Az elkövetések számottevő részét – egyes években akár 70–80 %-át is – *Ferihegy 2 HFK*-n (Ferihegy 2A utasforgalmi épületben) azonosították, azaz a *MALÉV* járatával érkezett, vagy tervezett volna indulni. E bűncselekmény, az esetek nagy arányában átszálló utasok részéről került megvalósításra, akik elsősorban balkáni és közel-keleti országokból indultak ki. Az összes felfedés közül 33 esetben más adataira kiállított („személycserés”) úti okmánnyal valósult meg a bűncselekmény. A 2000. évi teljes ferihegyi közokirat-hamisítás felfedés Magyarország valamennyi átkelőhelyén azonosítottak 29,1 %-a volt. Ez jelentős terhet rótt a szükségesnél kevesebb létszámmal feltöltött ferihegyi *HFK*-k állományára. Ezen túlmenően, 2000-ben további 353 fő, magyarországi körözési nyilvántartásban szereplő személy került előállításra, szintén döntően a Budapest Ferihegyi Nemzetközi Repülőtérén. Körözés alapján, a 2001. év folyamán 369 személy került átadásra az illetékes hatóságnak, büntetés-végrehajtási intézeteknek. A 2001. év ferihegyi 536 közokirat-hamisítás felfedésnek már 45,7 %-a *Ferihegy-3 HFK*-n történt, míg a fennmaradó 54,3 % *Ferihegy-2 HFK*-n (majd 2004-ben, előbbi illetékességi területén az esetek 35,7 %-át követték el). A 2000-es évek legelejére még igen jellemző volt a fényképcsere módszerével meghamisított úti okmányok felhasználása (a felfedések akár 50–60 %-a is kikerült e csoportból), amelyet az utánzott útlevelek, illetve a hamis / hamisított vízumok követtek. Az összes számhoz képest csekély volt a más nevére szóló, vagy a valótlan adat közlésével szerzett útlevél felhasználása. A hamis / hamisított / más nevére szóló úti okmányok felhasználása folyamatosan csökkent Ferihegyen; a felfedett esetek száma 2003. után már sosem haladta meg évente a háromszázat, majd az is tovább mérséklődött.³⁰⁵ A ferihegyi repülőtérén, az ezredforduló körüli években nem volt ritka a csoportosan, vagy nagyobb családok (akár 5–6 fő) részéről egy időben elkövetett közokirat-hamisítás sem. Ezek belépő, kilépő és átszálló irányban egyaránt előfordultak. Azonban több alkalommal is példa volt arra, hogy tíz főnél is népesebb csoportok használtak fel hamis / hamisított úti okmányt a ferihegyi repülőtér határátkelőhelyein.³⁰⁶

³⁰³ > Magyar Statisztikai Évkönyv, 2001.: 530. p. [A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő értekezleteinek jegyzőkönyve az 1999. évből.]; [A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő jelentése a 2001. és a 2002. évről.]

³⁰⁴ A 2000. évi 758 eset az azévi teljes ferihegyi utasforgalom (4,7 millió utas) 0,16 ezrelékét tette ki. Ugyanakkor, valamennyi magyarországi közúti, vasúti és vízi határátkelőhely utasforgalmának (83,1 millió fő) ellenőrzése során felfedett 1.921 közokirat-hamisítás eset azok forgalmának 0,023 ezreléke volt.

³⁰⁵ > BENE: Airport 2005. ; DEÁK: Kevesebb utas több gépen. ; KOÓS: Határvaros az ország közepén. ; [A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő jelentése és évvértékelő értekezletének jegyzőkönyve a 2000. évből.]

A *Ferihegy-3 HFK*-n a 2001. év folyamán felfedett 245 közokirat-hamisítás nagyjából arányosan oszlott el a kilépni és a belépni szándékozó utasok között. Az összes számból 130 személy (53 %) fényképcsérés útlevéllal kísérelte meg átlépni a magyar államhatárt, 32 fő hamis / hamisított vízummal (13 %), és 20 utas utánzott úti okmánnyal követte el a közokirat-hamisítás bűncselekményt.

> DEÁK: Kevesebb utas több gépen.

A 2004. évi, ferihegyi 196 fő esetében felfedett közokirat-hamisítás bűncselekmény már csak mindössze 6,16 %-a volt az országos, 3.181 személlyel szemben történt intézkedésnek.

> KUBIK

³⁰⁶ > P.

Egy nagyobb, közokirat-hamisítást elkövető csoport 2001. szeptember 11-e kora délutánján (röviddel a new yorki terrortámadások előtt) a *Ferihegy-3 HFK*-n jelentkezett belépésre. Az Egyiptair légitársaság Kairó–Budapest járatával, magyarországi meghívásra érkező 13 fős nigériai néptánc/népdal-csoport 11 tagjának magyar vízuma mellékletét képező be- és kiutazó-lapját fényképcsere módszerével meghamisították. Az egyiptomi légitársaság a visszairányított személyek nagy csoportját biztonsági okokból aznap nem szállította vissza. Azonban a következő járatról kezdődően évekig biztonsági tisztek is utaztak a Magyarországra közlekedő repülőgépeiken, hogy azt követően, az ilyen ügyeket is kezelni tudják.

A határátkelőhelyeken felfedett közokirat-hamisítás bűncselekmények esetében az úti okmányról készített hagyományos fényképfelvételeket 2002-től elektronikus formában kellett az *Határőrség Országos Parancsnokság Dokumentációs Osztályának* felteszteni.³⁰⁷ Azonban eredeti okmányokról továbbra is csak papír alapú tájékoztatók álltak a határátkelőhelyek útlevélkezelői rendelkezésére, amelyek egyre nehezebben voltak kezelhetőek és egyre inkább kiszakadtak az irattartókból.³⁰⁸ Ezt a megoldást számottevően változtatta meg Ferihegyen, az önkezdemenyezés alapján kifejlesztett, s 2001. novemberében meginduló számítástechnikai alapú „Docunet”, amelyet közel hat év múlva a kibővített, és új alapokra helyezett „intranet 2” váltott fel. (Ez utóbbit számos magyar közúti határátkelőhelyen is elérték a határőrök, azonban mindvégig a ferihegyi igazgatóság szakmai hálózata maradt.)³⁰⁹

A „Formula-1 Budapesti Nagydíjának” idején, a finn Mika HÄKKINEN versenyzésének utolsó éveiben (2002-ig) Helsinki és Budapest között igen élénk sűrítő és különjáratú forgalom bonyolódott le. Így 1999. augusztus végén, csak a versenynap előtti szombaton a *MALEV* és a *Finnair* 25 járatot teljesített, hogy Finnországból Ferihegyre szállítsa a szurkolókat, érdeklődőket.³¹⁰ A futamot követő vasárnap este a különjáratú repülőgépek indulása közel egy időben történt. Ez megnövekedett utasforgalmat jelentett a beléptető útlevélkezelésnél, s induláskor rövid időn belül rendkívüli számú határátlépést eredményezett a kilépő irányban.

A négyévente megrendezésre kerülő nyári olimpiai játékokhoz a továbbiakban is kapcsolódtak különjáratok. A Sydney-ben megrendezésre kerülő XXVII. (nyári) Olimpiai Játékokra a 192 fős, magyar sportolók és kíséretük alkotta küldöttséget a *MALEV Boeing 767-200ER*-es repülőgépe Budapest–(Bangkok)–Sydney útvonalon szállította 2000. szeptember 12-én. (Különjáratokat az osztrák *Lauda Air Boeing 767*-es repülőgépe is teljesített, Bécsből Kuala Lumpuron keresztül Sydney-be. Az osztrák fővárosba buszokkal vitték a magyar utazókat.) A két légitársaság részéről összesen kilenc kiutazó repülőgép indult a magyar sport képviselőivel és az érdeklődőkkel a fedélzetén. Az érmekeket, illetve helyezéseket is nyert magyar versenyzőkkel Sydney–(Bangkok)–Budapest útvonalon, 2000. október 2-án indult haza a magyar légitársaság szélestörzsű repülőgépe. (Ezek az utak voltak a *MALEV* leghosszabb, csak közbeeső műszaki leszállással megszakítva teljesített útvonalai: a közel 17 ezer kilométert 19 óra alatt tették meg a repülőgépek.) A különjárat utasai másnap, október 3-án érkeztek meg Ferihegyre; az utazókat a repülőgéptől minden ellenőrzés nélkül, buszokkal egyből a Népstadion mel-

³⁰⁷ A szkennelt képek vagy digitális fényképek segítségével készített Power Point diásorokhoz, nyilakkal mutatva leírásokat kellett készíteni a bizonyító jellegzetességekről. A hamis, hamisított úti okmányokról a határátkelőhelyen, a kijelölt állomány által készített dokumentációt 2009-től a NEKOR szakrendszerbe – sablon segítségével – a helyi szinten közvetlenül kellett feltölteni.

³⁰⁸ Ezeket az *OPK Dokumentációs Osztálya* készítette, illetve külföldi társszervektől kapottakat továbbította, valamint német és holland okmányismertető-dossziék segítettek az úti okmányok megismerését, azonosítását és a hamisítások felfedések felismerésének. Ezek kezelése – a gyakori szakadások, nehezen rendezhetősége miatt – idővel nehézkes volt, s közel egy szekrényi helyen voltak tárolva.

³⁰⁹ A *Ferihegy-3 HFK* néhány munkatársának segítségével, az akkori technikai tiszt egy saját, belső használatú intranet hálózatot, „Docunet” néven épített ki 2001. novemberében. Kezdetben csak egy számítógépről volt elérhető, majd hamarosan több munkaállomásról is meg lehetett nézni. Ez elsősorban eredeti és hamis (ított) úti okmányok digitális fényképeit, majd idővel részben szkennelt képeit tartalmazta, országonkénti és okmánytípusonkénti bontásban. A rendszer fejlesztése, átdolgozása, és kibővítése 2006. júniusára készült el, immár „intranet 2” néven. Ez aztán hamarosan országosan elérhető lett a magyar határátkelőhelyek útlevélkezelői fülkéiben is. Bár nem a *Határőrség*, majd *Rendőrség* hivatalos tájékoztató felülete volt, azonban a határrendészek bármelyike, felhasználónév nélkül megtekinthette azt belső hálózatra kapcsolt munkaállomásról. A *Határőrség OPK* által 2006-tól fejlesztett Nemzeti Komplex Okmány-nyilvántartó Rendszer (NEKOR) eredeti és hamis okmányokat is nyilvántartó szakrendszerét döntően 2008. körül kezdték el alkalmazni a határátkelőhelyeken is, s a felhasználói jogosultak szűkebb köre miatt az nem vált teljessé az állomány körében.

³¹⁰ > *MTI: Tavaly jelentősen nőtt a skandináv és japán turisták száma.*

letti Körcsarnokba fuvarozták. Itt először a hozzátartozók üdvözölték a sportolókat, majd a hivatalos fogadás és köszöntés történt meg. Ezt követően az Ausztráliából érkezettek átvették csomagjaikat, és megtörtént az útlevelük ellenőrzése, illetve vámvizsgálatuk is.³¹¹ A pekingi 2008. évi XXIX. (nyári) Olimpiai Játékok résztvevői már menetrend szerinti közvetlen járatral utaztak ki és vissza is, amely Budapest–Peking és ellenkező irányú útvonalat a kínai *Hainan* légitársaság akkor naponta teljesített. Az aranyérmesek és a velük hazaérkező versenyzők, kísérők 2008. augusztus 26-a kora reggel érkeztek haza, a magyar fővárosba. Az érkezett olimpikonokat a repülőgép-állóhelyről, rendőrségi felvezetéssel a budapesti SYMA csarnokba fuvarozták.³¹²

A *MALEV* a már meglévő két *Boeing 767*-as repülőgéphez egy harmadikat bérelt. A *Boeing 767-300*-as sorozathoz tartozó légitársaság már akár 218 utast is szállíthatott. Magyar színekben az első magyar menetrendi útját 2000. augusztus 15-én, Budapest–New York-JFK útvonalon teljesítette.³¹³ A repülőgép idővel visszakerült bérbeadójához.

A *MALEV* 2001. március 30-án vonta ki az utolsó *Tupoljev Tu-154*-es repülőgépét a forgalomból. Az ünnepség részeként, a HA-LCV lajstromjelű repülőgéppel aznap két, 40 perces kört repültek magyar légtérben.³¹⁴ E búcsúrepüléseken résztvevő meghívott vendégek és munkatársak Budapest–Budapest viszonylatú beszállókártyát kaptak, és rendes utasútvonalon közelítették meg a légitársaságot, így ők átestek kiléptető, majd leszállás után beléptető határforgalom-ellenőrzésen is.

A ferihegyi repülőtér 2001. nyári járatforgalmából hetente Münchenbe már 48 járatpár repült menetrend szerint, Frankfurtba és London-Heathrow-ra már 42–42, Párizs-Charles de Gaulle-ra 39 és Zürichbe 35 repülőgép közlekedett irányonként. Természetesen a járatokat teljesítő légitársaságok utasbefogadó-képessége miatt a szállítási teljesítményt e számok nem teljes mértékben tükrözik arányosan. A magyar fővárosnak átszállás nélküli tengerentúli légi kapcsolata ekkor New York-JFK-vel 7 alkalommal, a kanadai Torontóba heti négyszer volt. Ugyanekkor Bejrútba már 4 *MALEV* járat üzemelt, Kairóba 5, Damaszkuszba 4 közlekedett. Ekkor a kiemelkedően legforgalmasabb viszonylat továbbra is a németországi volt; Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München és Stuttgart repülőtereire hetente és irányonként, az 1997. évi 119 helyett immár összesen 150 járat közlekedett a *MALEV* és a *Lufthansa* üzemeltetésében. A 2001. évi nyári forgalom az 1997. évi júliusához viszonyítva számottevő járatsűrűsödést eredményezett egyes viszonylatban. Így Münchenbe a korábbi 32 helyett immár 48 járatpár repült hetente, London-Heathrow-ra 28 helyett 42, Varsóba 13 helyett 27, Párizs-Charles de Gaulle-ra 27 helyett 39, Brüsszelbe 16 helyett 26, Frankfurtba 35 helyett 42, Koppenhágába 14 helyett 21 repülőgép közlekedett irányonként. Egyes nem-régi légi útvonalak is számottevő kapcsolatot biztosítottak Budapestről; így Kisinyovba már hetente és irányonként 19 alkalommal lehetett repülni, Zágrábba pedig 12-szer.³¹⁵

³¹¹ > Aranygép. ; CSURKA ; Érkezik az aranygép. ; Közel négy milliárd tévé néző. ; Nyári olimpiai játékok. ; ZAINKÓ: Olimpiai járatok. ; [Különjárat alkalmi borítékja és bélyegzése alapján.]

A szervezés jelentős időszakában a *MALEV* nem vállalta az ausztráliai járat teljesítését, ezért külföldi vállalatok ajánlatait vizsgálták. Azonban végül – több mint egy évvel később –, 2000. nyarán a magyar vállalat kötötték meg az erre irányuló szerződést. A bangkoki kétórás műszaki pihenő alatt az utasok a repülőtér tranzit várócsarnokában töltötték az időt.

³¹² > BODA

³¹³ > Megérkezett az új 767-es.

³¹⁴ > ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-154*.: 31., 35. p.

³¹⁵ > *Budapest Ferihegy Airport* 2001. évi nyári menetrendfüzete.

Az ismertetetteken kívül szintén számottevő forgalom volt az alábbi viszonylatokban: Amszterdamba hetente és irányonként összesen 28 járatot tartottak fent légitársaságok, Bécsbe és Varsóba 27–27, Brüsszelbe már 26, Prágába 25,

A Kolozsvár–Budapest útvonalat 1999-től a román-svájci *Carpatair* üzemeltette heti hét alkalommal, elsősorban SAAB 340-es típussal. E járatot majd 2003. decembertől már heti 14 alkalommal teljesítették. A *Cyprus Airways* 2001. május 4-én nyitotta Larnaca–Budapest járatát, amely azonban nem üzemelt hosszú ideig. A nyári menetrendi idényekben, több éven keresztül repült az *Air Malta* légitársaság Málta–Budapest útvonalat. A Szentpétervár–Budapest útvonalat 1997-ben még az *Aeroflot* teljesítette, azonban 2001. tavaszára azt már a szintén orosz *Pulkovo Airlines* (*Авиапредприятие Пулково*) vállalat vette át.³¹⁶ A lett *Air Baltic* légitársaság, a *MALÉV*vel közösen 2000. nyarán már üzemeltette a heti háromszori Riga–Budapest útvonalat, amely azonban 2002. március 30-án megszűnt.³¹⁷ A 2000-es évek legelején a Bécs–Budapest viszonylatot továbbra is kizárólag az *Austrian Airlines* teljesítette, a *MALÉV*vel közös üzemeltetésben, heti 27 alkalommal, majd 2002. nyarától már 34-szer. A közös üzemeltetésnek 2004-re vége lett, az osztrák vállalat ezután már mindvégig az egyedüli légitársaság lett amely a magyar és az osztrák főváros között menetrend szerint közlekedett. Majd a 2006/2007. téli menetrendi időszakra heti 21 alkalomra mérséklődött a forgalma irányonként.

Az amerikai **New York város** Manhattan negyedében található World Trade Center 110 méter magas **ikertornyainak egyikébe 2001. szeptember 11-én 08:46 perckor utasszállító repülőgép csapódott**, helyi idő szerint. Az eleinte elsősorban balesetnek vélt esemény egyértelműen szándékosnak bizonyult, amikor 18 perc elteltével a másik felhőkarcolóba is légitármű csapódott. (Ezek hatására az épületek valamivel később összeomlottak.) Fél óra elteltével egy harmadik repülőgép az Amerikai Egyesült Államok honvédelmi minisztériumának Washington szomszédságában otthont adó Pentagon épületbe repült, annak egyik részét leomlasztva. Egy negyedik Washington irányába eltérített utasszállító repülőgép pedig Pennsylvania déli vidékén – az utasok helyzetfelismerésének és önfeláldozó közbeavatkozásának köszönhetően – lakatlan területen zuhant le. A repülőgépeken és épületekben összesen 2.976 fő és a légitárművek fegyveres eltérítői veszítették életüket.

A terrortámadások hatására az Amerikai Egyesült Államok szövetségi légügyi hatósága (*Federal Aviation Administration; FAA*) még aznap 09:42 perckor lezárta az ország teljes légterét valamennyi polgári légitármű előtt, minden repülőgépet azonnali leszállásra utasítottak. Ebből eredően a *MALÉV* a már az Atlanti-óceán felett repülő Budapest–New York-JFK, illetve Budapest–Toronto járatait hamarosan visszafordította, azonban végül mindkettő parancsnoka arra kapott Budapestről utasítást, hogy Kanadában szálljanak le, amelyekre helyi idő szerint még aznap sor került. A torontói járat a célállomásának repülőterére érkezett, míg a new yorki Ganderben várakozott. Helyi idő szerint, estére az izraeli légtér is lezárásra került, így a magyar légitársaság a tel avivi járatát is ideiglenesen törölte. Hamarosan lezárták a londoni és a kanadai repülőterek jelentős részét is. A *MALÉV* az esemény másnapján ideiglenesen törölte valamennyi közel-keleti járatát, amelyek napokon belül újra indultak. A lezárt kanadai repülőterek már szeptember 13-án délben újra megnyíltak, míg az amerikai egyesült államokbeliek a légtérzár fenntartása miatt továbbra sem fogadtak és indítottak polgári légitárműveket. A *MALÉV* Budapest–New York-JFK járata a hosszas ganderi vesztéglés követően – a menetrendi célállomás elérése nélkül – szeptember 16-án déltájban indult vissza a

Helsinki 22, Koppenhágába 21, továbbá Düsseldorfba és Kisinyovba 19, Bukarestbe 15, Hamburgba Moszkvába, és Stuttgartba 14–14, Athénbe és Berlinbe 13, Rómába és Zágrábba pedig 12–12 légi kapcsolat állt fent.

³¹⁶ > *Budapest Ferihegy Airport* 2001. évi nyári menetrendfüzete. ; S. Z.

³¹⁷ > *MALÉV* 2001/2002. évi téli menetrendfüzete.

magyar fővárosban. Budapestről a new yorki viszonylat végül szeptember 23-án indult újra menetrend szerint.³¹⁸

A ferihegyi repülőtérén a 2001. szeptember 11-én, 16 óra után (az első new yorki becsapódás budapesti idő szerint 14:46-kor következett be) teljes induló utasforgalmi zárlatot rendeltek el. A *BHI* szigorította a repülőtérén végrehajtott ellenőrzéseket, a rendőrség ellenőrző pontot állított fel a repülőtérre vezető közúton. A repülőtérén már késő délután részlegesen feloldották az induló utascarnok zárlatát, s a korábban kiürített utascarnokokat ismét megnyitották, ezúttal már csak kizárólag az utazók előtt. Az intézkedések miatt a terminálok induló szintjébe bejárata előtt feltorlódó nagyszámú – utazók és kísérőik alkotta – tömeg hetekig a repülőtér képéhez és hangulatához tartozott. Az utasforgalmi épületbe belépésre jogosultak előzetes utasbiztonsági és rendvédelmi ellenőrzést követően léphettek a csarnokba. A rendvédelmi ellenőrzést a *BHI Ferihegy-2 HFK* és *Ferihegy-3 HFK* állománya hajtotta végre: a megnyitott egy-egy bejáratnál terminálonként két mobil prioráló készülékkel ellenőrizték az utazni szándékozókat. A határőrök által végrehajtott intézkedések – különösen a kezdeti napokban gyakorta – változtak, igazodtak az élethelyzetekhez; így idővel az érvényes, de egy későbbi napra szóló repülőjeggyel is beléphettek az utascarnokokba személyek (így a városi irodák-nál lényegesen kedvezőbb repülőtéri nyitva tartás mellett üzemelő légitársasági képviselőkénél is módosíthatták a jegyeiket). A két légi határforgalmi kirendeltséget napokon belül megerősítették, kezdetben a *BHI*, majd hamarosan a *Határőrség Országos Parancsnokság* határvadász alegységeinek gépkarabéllyal felszerelt állományával is. E határőrök az épület előtt feltorlódó személyek között tartották fent a rendet, illetve előzetesen ellenőrizték a belépni szándékozók repülőjegyeinek meglétét, bár a bebocsátás kérdésessége esetén a *HFK*-k ott szolgálatot teljesítő személyei hoztak döntést. Az utasok kísérői majd szeptember 28-tól léphettek ismét az utasforgalmi épületek csarnokaiban, a kapuknál továbbra is fenntartott előzetes biztonsági ellenőrzésen keresztül (a személyeknek fémkereső kapun, a csomagoknak átvilágító berendezésen kellett áthaladniuk).

Az észak-amerikai események hatására, azután nem sokkal, a *Határőrség* országos parancsnoka valamennyi magyarországi határátkelőhelyen megszigorította a határforgalom-ellenőrzést. Megszüntették az addigi könnyített ellenőrzés – azaz megnövekedett várakozási idő esetén, az adattárakban történő lekérdezés nélkül történő átléptetés – lehetőségét, ezáltal minden időben, valamennyi utas priorálásra került. A határőrök egyes állampolgárokat a *VPOP* helyi szerveivel fokozottan ellenőrizték. Szigorították a határátkelőhelyek vízumkiadásának rendjét és a méltányosságból történő beléptetést is.³¹⁹ Mindezen intézkedések természetesen a ferihegyi utasforgalom ellenőrzésére is kihatással lettek, egyes időszakokban a korábbinál hosszabb lett az utasok várakozási ideje.

A 2001. szeptember 11-ei new yorki és washingtoni terrortámadások hatása azonban világszerte hosszú távú lett. Az utasbiztonsági ellenőrzést fokozták, a fedélzetre semmilyen szűrő- vagy vágóeszközt nem lehetett felvinni. (Ezt később a kisebb események esetében már engedélyezték. Azonban egy 2006 augusztusi londoni támadás-kísérlet tapasztalatai alapján szigorú előírások mellett, korlátozottan tették lehetővé a fo-

³¹⁸ > *MTI: KIEGÉSZÍTÉS - WTC-robbantás - Malév-járatok fordulnak vissza.* ; *MTI: USA - terror - megnyitották az amerikai légitér - Malév.* ; *MTI: USA - terror - leszállt a Malév-gép.* ; *MTI: USA-terrorcselekmények - a Malév tengerentúli járatai, törlések.* ; *MTI: USA-terrorcselekmények - események -NAPI ÖSSZEFOGLALÓ.* ; *MTI: USA-terrorcselekmények - leszállt a Malév gép Kanadában.* ; *MTI: USA-terrorcselekmények - Malév pontosítás, törlik az izraeli járatot.* ; *MTI: WTC-robbantás - Visszafordul a Malév New York-i és torontói járata.*

³¹⁹ > *DANYI: A Határőrség biztonsági intézkedései.*

lyadékok bevitelét a biztonsági területre.) A világ és így a magyar légi utasforgalomban a támadás még hónapokig közvetlenül érezte hatását. Az észak-amerikai célállomásra utazók számában átmenetileg bekövetkezett jelentős visszaesés és a közlekedési nehézségek majd csak 2002. elejére javultak, majd álltak helyre.

A légijárművek korszerűsödése, valamint az évről-évre növekvő légi forgalom mellett a légiközlekedés továbbra is biztonságos maradt Európában. A majd 2013-ban 28 tagúvá vált Európai Unió tagállamainak területei felett, az 1990-es években évente, átlagosan 51 fő veszítette életét légi balesetek során, míg a 2000-es években 65 fő; ezen adat a 2010. és 2013. között majd 4 főre csökkent. Az említett 28 Európai Unió tagország valamelyikében bejegyzett légitársaságok repülőgép-balesetei során, a Föld államai és nemzetközi vizei felett, évi átlagban az 1990-es években 74-en, míg a 2000-es években 78-an haltak meg; ezen adat 2010 és 2013 között majd átlagosan 2 főre csökkent.³²⁰ Természetesen az évről-évre növekvő légi forgalom miatt az utazók és a légi katasztrófákban elhunytak száma között jelentősebb arányú volt a csökkenés.

Az *Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság* egyidejű megszüntetésével 2002. január 1-jén létrehozták a *Budapest Airport Részvénytársaságot*, a ferihegyi repülőtér működtetése céljából. Egy ideig majd még e vállalat üzemeltette a siófoki repülőtér is. Az *LRI* másik utódszervezete az ellenőrzött magyar légtér légiforgalmi irányításért felelős *HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Rt.* lett. E vállalat költségvetési szervként működött tovább és az elődszervezet 750 munkavállalóját vették át az első napon.³²¹

A budapesti nemzetközi repülőtér **szerződéses (charter) légiforgalmának fénykora** az ezredforduló előtti évek és a 2008. nyaratól kibontakozó gazdasági világválság közötti időszak tekinthető. A nyári csúcsidényben, a forgalmasabb menetrend időszakban a *MALEV* mellett számos magyar, európai uniós, illetve tunéziai, török és egyiptomi légiközlekedési vállalat is szállította az elsősorban Magyarországról kiutazó turistákat. A fent említett időszakban kezdte meg egyre növekvő részvételét a cseh érdekelt-ségű – magyar leányvállalattal is rendelkező –, kifejezetten charter járatokra szakosodott *Travel Service* légitársaság is, amely *Boeing 737*-es repülőgépei ugyan kis részben, de magyar lajstromjellel is közlekedtek. A *MALEV* a szerződéses járatait az 1990-es évek utolsó harmadától, a típus 2001. március 30-ai kivonásáig a (esetenként 155 utasférőhelyre módosított elrendezésű) négy üzemképes *Tu-154-B2*-es repülőgépeivel teljesítette.³²² Az 1999-ben alapított magyar *Pannon Airlines Légiközlekedési Kft.*, charter-utakra szakosodott légitársaság egy *Tu-154M*-es repülőgépet működtetett. A HA-LCX lajstromjelet kapott, sötétkék színű és sárga feliratú, közel 12 éves légijármű 2000. május 16-tól szállított üdülni vágyó utasokat. A kiutazókat elsősorban török, görög és spanyol tengerparti városok repülőtereire fuvarozták, illetve később beutazó turistákat Tel Aviból szállították Ferihegyre. A *Pannon Airlines* 2002. tavaszáig, kisebb kényszerű szünetekkel repült charter-járatokat, majd a piaci helyzet bizonytalansága miatt működését 2002. május 22-én felfüggesztette.³²³ A teherszállításra szakosodott magyar *Atlant-Hungary Airlines (Atlant-Hungary Légiközlekedési Szolgáltató és Kereskedelmi Korlátolt Felelősségű Társaság)* 2000. december 21-én telepítette Ferihegyre a HA-LGA lajstromjelet kapott, bérelt *Tu-154M* típusú utasszállító repülőgépet. A fehér–piros légijármű első útját 2001. március 28-án tette meg. Azonban a gazdasá-

³²⁰ > *EU transport in figures. 2014.*: 108. p.

³²¹ > Megszűnik.

³²² > ZAINKÓ: A Tu-154-es típus negyedszázados története.

³²³ > Boeing-bérlet? ; *MTI: Repülés.* ; ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-154.*: 32. p.

gos működtetéséhez szükséges szerződések híján, az utolsó repülését június 26-án tették meg vele, majd egy hónap múlva visszaadták a bérbeadónak.³²⁴

A nyári menetrendi időszakban, különösen a nyári hónapokban Budapestről a leg-sűrűbben a Földközi-tenger medencéjének tengerparti repülőtereire közlekedtek szerződéses (charter) járatok. Ezek mellett a Vörös-tenger üdülővárosaiba, és az Atlanti-óceán keleti szigeteire is számottevő volt a forgalom az 1990-es évek második felétől. Az 1990-es évek végétől 2008-ig eltelt nagyjából egy évtized több vagy kevesebb nyári idényében Budapestről Agadir, Antalya, Aqaba, Barcelona, Bodrum, Burgasz, Catania, Chania, Dalaman, Djerba, Faro, Geron, Heraklion, Hurghada, Ibiza, Kárpáthosz, Kefalónia, Korfu, Kosz, Larnaca, Las Palmas, Lisszabon, Malaga, Málta, Marakkesh, Marsa Alam, Monasztir, Murcia, Mykonosz, Palermo, Palma de Mallorca, Rodosz, Sharm el-Sheikh, Szantorini, Tel Aviv, Tenerife, Thessaloniki, Tivat, Várna és Zakynthosz repülőtereire közlekedett szerződéses járat. Ezekon túlmenően Debrecenből Antalyába, Burgaszba, Heraklionba, Korfuba, Monasztirba és Palma de Mallorcába, illetve Sármedelléről Antalyába és Burgaszba is közlekedtetek utazási irodák közvetlen járatot.³²⁵ (Az e bekezdés felsorolásaiban, a „” jellel közölt repülőterek viszonylata 2008. március végétől határforgalom-ellenőrzés alá nem eső célállomások lettek.) A nyári charter-útvonalak ritkán közbeeső leszállással voltak teljesítve. Ilyen volt 2003. nyarán a Budapest–Lisszabon–Faro–Budapest, illetve a Budapest–Antalya–Dalaman–Budapest „háromszög” járat (vagy másként „körjárat”).³²⁶ A 2006. év nyarán a szerződés alapján – szintén közbeeső ki-, illetve beszállással – Budapest–Marrakesh–Agadir, Budapest–Las Palmas–Tenerife, Budapest–Heraklion–Szantorini és heti három alkalommal Budapest–Rodosz–Heraklion útvonalon is közlekedtek járatok. A 2003. év nyarán, csak a *MALÉV* heti 49 szerződéses járatot teljesített. A magyar repülőtekről a 2006. év nyarán, a heti összes 118 szerződéses járatból a *Sky Europe* 35, a *MALÉV* 27, a *Travel Service* 16 útvonalat teljesített, számos más vállalat ennél kisebb forgalma mellett.³²⁷

A csökkentett járatmennyiségű téli menetrendek idején kedvezőbb kihasználtságot érthettek el a **téli szerződéses forgalom** révén, amely a repülőgép-parkok, a hajózó és egyéb személyzetek hatékonyabb foglalkoztatottságát tette lehetővé. A novembertől márciusig tartó időszakban elsősorban a Ráktérítő övezetében és az attól délre eső országokban volt üdüléshez kedvező időjárás. Az új évezred első évtizedében, utazási irodák által Budapestről szervezett közvetlen nyaralójáratokkal (esetenként közbeeső leszállásokkal) utazhattak – elsősorban a téli hónapok során – Kelet- és Dél-Afrika, a Maldív-szigetek, Thaiföld és Amerika egyes repülőtereire is. A járatok döntő többsége – akárcsak nyáron – télen is, igazodva a nyaralók váltási rendjéhez, hetente ismétlődő menetrend szerint közlekedett. Esetenként az utazási irodák – az utazási csomagok eladása függvényében – a járatokon fennmaradó szabad ülőhelyeket csak légi utazás erejéig is értékesítették.

A *MALÉV* a téli menetrendi időszakban szerződéses járatok teljesítésére nem csak a *Boeing 767-200*-as, de *Boeing 737*-es típusait is üzemeltette, utóbbiakkal gyakorta hosszú, több-leszállásos útvonalon is. Az ezredforduló és 2009. közötti, közel egy évtized során egy, vagy több téli időszakban a következő útvonalak üzemeltek a magyar fővárosból Ázsiába, elsősorban a *MALÉV* által teljesítve: Budapest–(Dubai)–Male, Bu-

³²⁴ > ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-154*: 33. p.

³²⁵ > MAGYAR ; *MALÉV* 2003. évi nyári charter menetrendje.

³²⁶ > *MALÉV* 2003. évi nyári charter menetrendje.

³²⁷ > MAGYAR

dapest–Bangkok, Budapest–(Dubai)–Bangkok, Budapest–Phuket, Budapest–(Dubai)–Bangkok–Phuket, Budapest–(Dubai)–Bangkok–Phuket–(Dubai)–Budapest, Budapest–(Dubai)–Bangkok–Surat Thani–Rangoon–(Dubai)–Budapest, Budapest–(...)–Goa.³²⁸ A 2003/2004. és az azt követő két téli menetrendi időszakban szerződéses járat révén a magyar vállalat *Boeing 767-200*-as repülőgépével heti egyszer (2004/2005. telén kétszer) teljesített Budapest–Varadero (Kuba) útvonalat,³²⁹ valamint téli idények egy részében Budapest–Cancún útvonalon Mexikóba, illetve rövid ideig a Dominikai Köztársaság üdülővárosába is repültek. A *Travel Service* 2005. decemberétől megnövelt hatósugarú *Boeing 737*-es típusaival teljesítette a brazíliai első szerződéses útvonalait Magyarországról, Budapest–(...)–Rio de Janeiro és Budapest–(Tenerife)–Fortaleza útvonalon, műszaki leszállással.³³⁰ Ugyanez a vállalat nyugat-afrikai chartereket is teljesített a Zöld-foki-szigetekre: Budapest–Agadír–Sal, illetve Budapest–(Las Palmas)–Sal, Budapest–(Prága–...)–Sal útvonalon. Ezen túlmenően a *MALÉV* és a *Travel Service* a téli idényben kelet- és dél-afrikai járatokat is teljesített *Boeing 737*-es típusokkal, a szerződéseik alapján: Budapest–(Hurgada)–Mombassa, Budapest–(Asszuán)–Mombassa, Budapest–(Hurgada)–Mombassa–Zanzibár, Budapest–(Asszuán)–Kilimandzsáró, Budapest–(Djibouti)–Mauritius, Budapest–(Djibouti)–Mauritius–Mombassa–(Hurgada)–Budapest, Budapest–(Asszuán)–Mauritius–Mombassa–(Asszuán)–Budapest, Budapest–(Hurgada/Luxor)–Victoria (Seychelles-szigetek) és a *MALÉV Boeing 767*-essel Budapest–Durban útvonalakon; egyes idényben a műszaki leszállás Asszuán helyett Luxorban volt.³³¹ A magyar légitársaság szerződéses járatai közül 2007. végén újként nyitották meg a Budapest–(...)–Johannesburg útvonalat.³³² Ezeken túlmenően a téli menetrendi időszakban Budapest–Agadír–Marrakesh, Budapest–Agadír–Funchal, Budapest–Las Palmas–Funchal–Budapest útvonal is működött, és természetesen több járat is közlekedett Tunézia, valamint Egyiptom üdülőhelyeire, továbbá a Kanári-szigetekre is, azon belül elsősorban Tenerifére és Las Palmas-ra. Szintén téli járatok is repültek Budapest–Aqaba és Budapest–Antalya útvonalakon is. A 2005/2006. év téli hónapjai során a *MALÉV* 17, a *Travel Service* 10–11 szerződéses járatot teljesített hetente.³³³ A fentiekén kívül a *Travel Service* Budapest–(Muszkát)–Thaiföld, Budapest–(Muszkát)–Male maldív-szigeteki, és Budapest–(Muszkát)–Colombo sri lankai járatokat is repült. E vállalat a 168 férőhelyes *Boeing 737-400*-as típusai mellett később *Boeing 737-800*-as, 189 utas szállítására is alkalmas repülőgépet is forgalomba állított.³³⁴

A szerződéses járatokon évről-évre folyamatos növekedés volt tapasztalható, amely a teljes forgalmi adaton belül is egyre nagyobb részt tettek ki. Az 1999. év során még 8,5 %, közel 367.600 fő utazott charter járatral, addig a 2001. év folyamán már 555.706 főt összesítettek a budapesti légi kikötőben, amely a teljes személyforgalom 12,1 %-át jelentette.³³⁵

³²⁸ > *Gazdag téli utazási kínálat meglepetések nélkül.* : SZÁNTÓ

³²⁹ > *MTI: Malév: bővülő kínálat a téli menetrendben.*

³³⁰ > *Gazdag téli utazási kínálat meglepetések nélkül.* : SZÁNTÓ ; *Új téli menetrend Ferihegyen: 100 város érhető el...*

³³¹ > *Gazdag téli utazási kínálat meglepetések nélkül.* ; Gazette Notice No. 1009. ; Gazette Notice No. 12076. ; SZÁNTÓ ; [*A Travel Service Kft.* 2016.08.15-én kelt elektronikus válaszevele, amely a korábbi időszak idényjáratait ismerteti; a szerző tulajdonában.]

³³² > *MTI: Megérkezett a Malév és a Royal Jordanian első járata Ammanból.*

³³³ > *Gazdag téli utazási kínálat meglepetések nélkül.*

³³⁴ > [*A Travel Service Kft.* 2016.08.15-én kelt elektronikus válaszevele, amely a korábbi időszak idényjáratait ismerteti; a szerző tulajdonában.]

³³⁵ > [*A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Rt. „Repülőtér-forgalmi adatok Budapest Airport 2002”* című gyorstájékoztató kiadványa alapján.]

A kiutazó magyarok mellett továbbra is előfordultak városlátogatásra érkező, beutazó külföldieket szállító külön- vagy szerződéses járatok. A 2000-es évek elején jellemző volt a nyári hónapokra, hogy heti egyszeri alkalommal *Boeing 747*-es repülőgéppel Reykjavík–Budapest útvonalon akár 350 izlandi turista is érkezett egy időben Ferihegyre, majd indult onnan vissza Izlandra. A japán városokból közlekedő, beutazókat szállító *MALÉV* charter járatok – fél évtized elteltével – 2006. októberétől, majd a következő év júniusától néhány hónapig ismét üzemeltek a *Boeing 767*-es típussal; előbbi esztendőben hatszor, utóbbiban heti rendszerességgel mellett 19 alkalommal 13 városból szállították a kelet-ázsiai turistákat.³³⁶ Ezzel egy időben, 2006-tól a *Japan Airlines* is teljesített szerződéses járatokat Japánból Budapestre, eleinte *Boeing 747*-es repülőgépekkel repülve azokat. E vállalat a budapesti charter-útvonalakat a nyári hónapokban, 2014. augusztusáig közlekedtette; utóbbi években már többször *Boeing 777-200 ER* típussal.³³⁷

A szerződéses járatok esetleges műszaki, vagy kényszerű leállásai jelentősebb fennakadásokat tudtak okozni, mint a menetrend szerinti, hiszen előbbi esetében mentesítő járat küldése elengedhetetlen volt, mivel átfoglalásokra nem volt lehetőség. A *MALÉV* 2008. januárjában, kelet-afrikai szerződéses járatát teljesítve külföldön tartózkodó egyik repülőgépének műszaki hibája miatt mentesítő járatot kellett küldeni, amelyet Budapest–Kilimandzsáró–Zanzibár–Budapest útvonallal hajtottak végre.³³⁸ Különösen nehéz helyzet alakult ki, amikor a szerződő utazási iroda fizetéseképtelenné válása állította le a járatokat. Ekkor a külföldön rekedtek csak külső segítséggel tudtak hazatérni. Azonban a hosszú távú, menetrend szerinti járatok mentesítése is esetenként csak körülményesen volt megoldható. Így, például a *MALÉV* 2006. február 20/21-én, menetrend szerint teljesítendő Bangkok–Budapest közvetlen járatát – az eredetileg azt teljesítő *Boeing 767*-es repülőgép thai fővárosban történt meghibásodása miatt – egy kiküldött magyar *Boeing 737-800*-as repülőgép, három közbeeső leszállás révén teljesítette.³³⁹

A *MALÉV* a téli idényre felfüggesztett Budapest–Madrid járatát 2002. március végétől ismét teljesítette. A 2001. július 1-jén indított Budapest–Manchester *MALÉV*-járat 2002. március 29-én megszűnt. A Budapest–Damaszkusz, addig heti háromszori járat ugyanekkor, átmenetileg szintén felfüggesztésre került, ezt majd csak 2003-ban indították újra.³⁴⁰ A *Swissair* 2002. március legvégi (irányított) csődjét követően, a helyére újonnan lépő *Swiss International Air Lines AG*. indított – az előző által évtizedeken keresztül üzemeltetett – Zürich–Budapest járatot.

A *MALÉV* 2002. első felében leányvállalatot alapított *MALÉV Express* néven, amely 2002. nyarán kezdte meg működését, kettő, majd hamarosan négy darab *Bombardier CRJ-200 ER*-es típusú, 50 utas befogadására alkalmas repülőgéppel. Az anyavállalat útvonalhálózatából a kisebb forgalmúakat (köztük a stuttgartit, a düsseldorfit, a prágait és a szkopjeit) fokozatosan átvette, majd újakat indított be. Mindvégig a *MALÉV* megrendelésére, annak járatszámain teljesítve azokat.³⁴¹ A vállalat 2002. nyarán kezdte meg a Budapest–Temesvár viszonylat repülését, amely majd 2009. október 31-

³³⁶ > *Malév: 420 charter járat a nyáron.* ; *MTI: Malév gépekkel charter-járatok Japánba.*

³³⁷ > *MTI: A japán külügyminiszter Budapesten.* ; *BERTA: Japán-Budapest: újraindulhatnak a charter járatok?!*

³³⁸ > *VASS*

³³⁹ A járatot végül Bangkok–(Bombay–Dubai–Isztambul)–Budapest útvonalon, a közbeeső, üzemanyag-feltöltés miatt szükséges leszállásokkal teljesítette a légitársaság, közel 20 óra alatt.

> *KÁLLAI*

³⁴⁰ > *D. L.*

³⁴¹ > *Europress: Jól startol a Malév Express.*

én szűnt meg. Szintén e légitársaság 2002. nyarán átvette a Budapest–Zágráb járatok teljesítését, továbbra is heti 12 alkalommal repülte azt.³⁴² A leányvállalat járatfejlesztése folytán, 2002. szeptember 16-tól indult a heti 7 alkalommal teljesített Budapest–Odessa, a hatszori Budapest–Bologna és hétszori Budapest–Velence járat. Ugyanez a vállalat, szintén *Bombardier CRJ-200 ER*-es típusával 2003. május 5-én újra kezdte a Budapest–Split járatot, s július 5-én a Budapest–Genf útvonal teljesítését. Utóbbi viszonylatban majd 2006/2007. telén hetente már 11 járat közlekedett; a spliti járat 2007. október 28-ával megszüntetésre került.³⁴³ A *MALÉV* 2003. július 5-től teljesítette a Budapest–Krakkó útvonalat.³⁴⁴ A *MALÉV Express* 2005. májusában felszámolásra került, járatait, és gépparkját a *MALÉV* vette át.

A ferihegyi repülőtér utasforgalmában általában kisebb zavarokat okoztak az egyes munkabeszüntetések. Ritkábban ugyan, de egyes járatok jelentősebb késéssel vagy átszervezett útvonalon teljesítették a célállomások elérését. A ferihegyi repülőgép-karbantartók 2001. február 5-én kezdődött sztrájkja február 7-én már nyolc járat törlését eredményezte, majd másnap a legtöbb repülőgép nem szállt fel. A munkabeszüntetés február 11-e kora délután ért véget, azonban a *MALÉV* légi forgalma csak másnap délben indult meg teljes üzemben, s majd késő délutánra állt nagyjából helyre. A légiforgalmi irányítók nemzetközi, részleges munkabeszüntetése 2002. június 19-éig a *MALÉV* 17 járatát érintette, jelentős részben törlést eredményezett. A fennakadások mérséklése végett a *MALÉV* például az aznapi görögországi járatait összevonta, így a *Boeing 737*-es repülőgépe Budapest–Thesszaloniki–Athén útvonalat repült. A szerződéses üdülőjáratokat azonban késések nem érintették. A 2004. április végi, karbantartók és repülőgép-takarítók munkabeszüntetése szintén a *MALÉV* több járatának törlését eredményezte.³⁴⁵

A budapesti repülőtéren a luxemburgi *Cargolux* áruszállításra szakosodott légitársaság 2002. április 2-án indította első, menetrend szerinti, Budapestet is érintő útvonalát. Első alkalommal Luxemburg–Hong-Kong–Bahrein–Budapest–Luxemburg viszonylatot teljesített, s mindvégig *Boeing 747-400*-as típusú légijármű csak-teher-szállító változatával repülte járatait.³⁴⁶

A *MALÉV* az 1990-es évek első harmada után légi teherszállítást már csak az utas-szállító légijárművek poggyásztartereiben menetrendi járatain végzett. Egyes alkalommal nagyobb darabszámú élőállatot is fuvaroztak. Így került sor 1998-ban mór teknősök Törökországba, majd 2002. június 6-án Thesszaloniki repülőtérre csempészekről elkobzott, majd élőhelyére visszajuttatni szándékozott 360 darab görög teknős hazaszállítására is.³⁴⁷

A *MALÉV* a 2003. elejétől, folyamatosan korszerűbb és költséghatékonyabb típusváltozatra cserélte *Boeing 737*-es légijárműveit. Ennek keretében, 2005-ig megérkeztek az ezek közül a legnagyobbak, a *Boeing 737-800NG* repülőgépek, amelyek a magyar vállalat kétféle ülés-elrendezésében 180, illetve 168 utas szállítására voltak alkalmasak.

³⁴² > *MALÉV* 2002. évi nyári 2. menetrendfüzete.

³⁴³ > *Europress*: Repülés. ; *MALÉV* 2002. évi nyári 2. menetrendfüzete. ; *MTI*: Légi járat. ; [Első járat alkalmi borítékja és postai bélyegzése alapján.]

³⁴⁴ > *MTI*: Budapest–Krakkó.

³⁴⁵ > [*A Magyar Televízió Rt.* 2001.02.07-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/00767_2001/ (megtekintve 2019.01.14. 22:30)] ; [*A Magyar Televízió Rt.* 2001.02.11-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/00842_2001/ (megtekintve 2019.01.14. 22:30)] ; [*A Magyar Televízió Rt.* 2002.06.19-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/05172_2002/ (megtekintve 2019.01.12. 23:30)]

³⁴⁶ > Új légitársaság Budapest.

³⁴⁷ > Teknősmentő Malév.

Magyarországon az első, kifejezetten alacsony árfekvésű, és részszolgáltatásaiért külön költségeket felszámoló (más néven: „diszkont”, vagy köznyelvi, de téves elnevezéssel: „fapados”) légitársaság a skandináv SAS leányvállalata, a *Snowflake* volt. Az újonnan alapított légitársaság 2003. április 12-én indította első járatát, Stockholm–Budapest útvonalon, amelyet *Boeing 737-800*-as repülőgéppel teljesített (majd 2004. október 30-án a vállalat és így a járata Budapestre a SAS döntése alapján megszűnt). A német *Germanwings*, szintén alacsony árfekvésű légitársaság 2003. május 22-én indította első magyarországi viszonylatát, Köln–Budapest útvonalon, napi rendszerességgel. Ezt követő járatát 2003. szeptember 15-én nyitotta meg, Stuttgart–Budapest útvonalon. A pozsonyi székhelyű, 2002-től üzemelő *Sky Europe* diszkont légitársaság 2003. november 14-én jelent meg a magyarországi légiközlekedési piacon. Első járatai a Budapest–London–Stansted és a Budapest–Párizs–Orly útvonalakon közlekedtek; az első néhány héten még pozsonyi adminisztratív leszállással. December 15-től már a Budapest–Milánó–Bergamo és a Budapest–Zürich menetek is megindultak.³⁴⁸ A *Sky Europe* járatait mindvégig *Boeing 737*-es, illetve a később nyitott velencei viszonylatát *Embraer 120ER* típusal teljesítette. E vállalat majd 2004. április 10-én indította első Budapest–Róma–Fiumicino járatát. A luxemburgi *Luxair* légitársaság 2003. szeptember 22-től ismét megnyitotta a Luxemburg–Budapest viszonylatát, amelyet heti öt alkalommal, hétköznapokon teljesített.³⁴⁹ A norvég *Norwegian Air Shuttle* alacsony árfekvésű légitársaság 2004. április 2-án indította első magyarországi járatát, Oslo–Budapest útvonalon.

Az esedékessé vált felújítás és átépítés miatt, a Ferihegy 2A terminál induló (transzit) várócsarnokát 2003. január 6-tól lezárták az utazóközönség elől. Ebből következően a kilépő utasforgalmat a 2B épületrészbe, a *Ferihegy-3 HFK* illetékességi területére irányították át.³⁵⁰ A *MALÉV* járatokkal érkező utasok továbbra is 2A érkező szintjét vették igénybe. A 2B terminálon megnövekedett induló utasforgalom miatt négy új kiléptető útlevélszélkező fülkét építettek, egy-egy párban az addigi fülkesor két szélére, azonban ezek szinte alig kerültek alkalmazásra. Az átmeneti utasforgalom-növekedés miatt, a *Budapesti Határőr Igazgatóság* a *Ferihegy-2 HFK* állományaának egy részét (30–35 főt) átvezényelte a *Ferihegy-3 HFK*-ra. A felújított 2A terminált majd csak 2003. április 15-én adták át, s ezzel az utasforgalom visszatért a korábbi kiszolgálási és ellenőrzési rendhez. Ugyanekkor az átvezényelt útlevélszélkezők is visszatértek korábbi szolgálati helyükre.

Közel öt év után, a Ferihegy 1 főépületét 2003. május 22-én – a *Germanwings* járatindítása okán és más, alacsony árfekvésű légitársasággal folytatott, kedvezően alakuló tárgyalásokra alapozva – a repülőtér üzemeltetője ismét megnyitotta a menetrend szerinti utasforgalom előtt. Ide az alacsony árfekvésű légitársaságok hamarosan egyre növekvő forgalmát helyezték át,³⁵¹ ahol az utasok határforgalom-ellenőrzését a *Ferihegy-1 HFK* saját erőből hajtotta végre. Azonban az épület öt évvel korábbi elrendezése és állapota hamarosan kicsinek bizonyult az egyre növekvő igénybevételnek. Ebből következően, kevesebb, mint másfél év működés után a Ferihegy-1 utasforgalmi épületét – a műemléki előírásokkal összhangban végrehajtott felújítás és átépítés idejére – 2004. szeptember 1-én ismételten bezárták,³⁵² s a teljes utasforgalmat Ferihegy

³⁴⁸ > LÁZÁR ; Nem konkurencia, mégis rátromfolnak.

³⁴⁹ > *MTI*: Megérkezett a Luxair első járata.

³⁵⁰ > ZSILLE: Az első napok tapasztalatai.

³⁵¹ > HEGEDŰS Ádám ; [*A Magyar Televízió Rt.* 2003.05.22-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/04511_2003/ (megtekintve 2019.01.12. 23:00)]

³⁵² > *Ferihegyi pillanatok.*: 28. p.

2B-re helyezték vissza. Ez a *Ferihegy-3 HRK* állománya részére ismételten jelentős forgalomművekedést jelentett, azonban oda a *Ferihegy-1 HRK* állományának egy részét, erősítésként és a szakismeret felfrissítése céljából átvezényelték. Ez idő alatt az általános légiforgalmi terminál zavartalanul működött, ott a nem kereskedelmi repülések és a teherjáratok személyzeteit, utasait továbbra is ellenőrizték.

Az utasforgalom útlevél-kezelésében jelentős változás állt be 2003. április 17-től, amelyet a európai uniós / schengeni szabályok alapján dolgoztak ki és vezettek be. Ekkortól számos ország állampolgárainak – köztük az akkori Európai Unió tagállamainak³⁵³ – ellenőrzése egyszerűbbé vált, részben átvéve a schengeni határforgalom-ellenőrzési eljárásrendet. Természetesen a személyazonosítás, az úti okmányok eredetiségének és érvényességének vizsgálata továbbra is az ellenőrzésüket képezte. Azonban a „differenciált” ellenőrzési rendszerben a kedvezményezett utasok priorálása már csak szűrőpróba-szerűen került végrehajtásra, úti okmányainak be- és kiléptető bélyegzése megszűnt. (A többi külföldi esetében a korábbi teljes ellenőrzés végrehajtásra került.)³⁵⁴ Tekintve azt, hogy a budapesti légi határátkelőhelyek utasforgalmában a kedvezményezett állampolgársági kör számottevő részarányt tett ki, ezért ott az áteresztőképesség érezhetően nőtt a korábbihoz képest.

Magyarországnak az Európai Unióhoz (EU) történő csatlakozás folyamataként, a jogharmonizáció részeként egyes vízummentességi megállapodást is módosítania kellett. Mivel az EU kötelezően alkalmazandó rendelet keretében szabályozta a tagállamai területén vízumkötelezett és vízummentes állampolgárok körét, ezért ehhez az új tagországoknak is alkalmazkodnia kellett. Ebből eredően, 2001. és 2004. között, a magyar kormány kezdeményezésére módosításra kerültek egyes kétoldalú vízummentességi megállapodások. Azokban kivették a mentesültek köréből a magánútlevélek birtokosait, míg a hivatalos útlevéllel utazni kívánóknak továbbra sem kellett beutazási engedély. Így került módosításra például az Ecuadorral, Moldáviával, Oroszországgal, Ukrajnával és Szerbia-Montenegróval korábban fennálló megállapodás.³⁵⁵ (Utóbbi két országgal módosított megállapodás jelentős mértékben kihatással volt a határon túli magyarok beutazási lehetőségeire.) Ezek következtében az egyre nagyobb számban érkező, nyilatkozatuk szerint turizmus céljából légi úton beutazó ecuadoriak száma rendkívül visszaesett, továbbá a kisinyovi járatról érkező, belépni szándékozó moldáv állampolgárok száma is lecsökkent.

Az összes forgalomhoz viszonyítva, igen ritka esetben, de továbbra is előfordult, hogy az országba berepülő és ott közlekedő légijárművek nem azonosították magukat az előírt módon, vagy nem rendelkeztek a szükséges repülési engedéllyel. Eseti jelleggel motor nélküli légijárművek, kényszerhelyzet miatt tértek be a magyar légtérbe, s kényszerültek magyar területen leszállásra. Engedély nélküli határ-átrepülés Magyarországon felszállt vitorlázó repülőgéppel is megtörtént.³⁵⁶

³⁵³ A kedvezményezettek köre a magyarokat, az Európai Gazdasági Térség akkori tagállamainak, továbbá Szlovénia, Szlovákia, Csehország, Lengyelország, valamint Kanada és az Amerikai Egyesült Államok állampolgárait tartalmazta.

³⁵⁴ > DA.

Az említett ellenőrzési rend a schengenitől eltér annyiban, hogy a két észak-amerikai állampolgársági kört is kedvezményezettnek rendelte, amely majd az Európai Unióhoz 2004. májusában történt csatlakozáskor (amikor ismét nem-kedvezményezetté váltak) igen megnehezítette, vagy bizonyíthatatlanná tette a magyarországi tartózkodási idő számítását. Ez mind az útlevélkezelők, mind az utas részére nehézséget okoz(hat)ott.

³⁵⁵ > 539/2001 EK r. ; 198/2003. Korm. r. ; 199/2003. Korm. r. ; 204/2004. Korm. r.

Szerbia-Montenegró és Ukrajna állampolgárai magánútlevéllel 2003. november 1-jétől csak vízummal (vagy tartózkodási engedéllyel) utazhattak be Magyarországra. Az orosz-magyar módosítás még 2001. június 14-én, míg az ecuadori-magyar majd 2004. május 1-jén lépett életbe.

³⁵⁶ Motor nélküli légijármű magyar légtérbe történt besodródásának esetre került sor például még 1993. augusztus 14-én. Aznap a Békés megyei Sarkad térségében, Románia felől egy román vitorlázó repülőgép tévedt be a magyar te-

A 2003. évi (második) iraki háború szárazföldi műveleteinek megindítása napján, 2003. március 20-án délelőtt a *MALÉV*, akárcsak sok európai légitársaság, átmenetileg törölte a közel-keleti járatait. Aznap reggel került teljesítésre az utolsó Budapest–Tel Aviv és ellenkező irányú járat, azonban a bejrúti, kairói és larnacai viszonylatok már nem indultak el. Másfél év után ismét gépkarabéllyal megerősített rendőr és határőr járőrök ellenőrizték a repülőtér nyilvános utascarnokait, valamint a repülőtéri bekötőt forgalmát. A magyar légitársaság ciprusi és közel-keleti járatait már március 24-től ismét a korábbi rend szerint teljesítette.³⁵⁷

A *MALÉV* 2004. február 13-tól, az addigi gatwicki viszonylata helyett, a heti 14 Budapest–London–Heathrow járata mellett, hetente 12 alkalommal Budapest–London–Stansted útvonalat repült.³⁵⁸

A légi közlekedés és a határforgalom-ellenőrzés változása Magyarország Európai Unió tagságából eredően, 2004-től

Magyarország, és kilenc másik európai ország, 2004. május 1-jén az **Európai Unió tagjává vált**. Ebből eredendően az európai jog által (már) szabályozott, határforgalom-ellenőrzést érintő jogszabályokat a megfelelő módon alkalmazni kellett. Azonban az uniós csatlakozás döntő változást a vámellenőrzésben hozott. Ez időben is a *Vám- és Pénzügyőrség Központi Repülőtéri Parancsnokságának* vezetője LACZÓ László pénzügyőr ezredes volt, aki e beosztást közel tíz év után, 2000. elejétől látta el ismét.³⁵⁹ Ő majd egészen a 2011. évi nyugdíjazásáig – 2008. októberétől immár dandártábornokként – vezette a repülőtéri szervet.

rület fölé, majd az országútra sikeresen leszállt. A rendőrség és az értesített román hatóságok segítségével a repülőgép visszaszállításáról tettek intézkedést. A Békéscsabán és a délkeleti magyar légtérben megrendezett versenyen vett részt annak a vitorlázó-repülőgépnek a vezetője, aki 1997. augusztus 24-én hirtelen szállókések miatt Battonyánál Románia fölé sodródott, majd a határtól 3,5 km-re egy mezőgazdasági területen kényszerleszállt. A sportoló még aznap hazatérhetett, légijárművét később szállították Magyarországra. Hasonló esetekre került sor majd Magyarország Európai Unió csatlakozását követően is. A 2005. évi szlovén nemzeti vitorlázórepülő-bajnokság négy résztvevő légijárműve 2005. július végén, elkerülendő a kedvezőtlen időjárásból eredő balesetveszélyes helyzetet, Magyarország fölé berepült (amire előzetesen engedélyt is kaptak) és a határmenti Szentgyörgyvölgy, illetve a kissé távolabbi Lentikápolna határában sikeresen kényszerleszálltak. A szlovén állampolgárságú légijármű vezetőket a *Nagykanizsai Határőr Igazgatóság Rédcisi Határrendészeti Kirendeltségének* határhoz a földet érés helyén léptették be Magyarország területére. A versenyzők és légijárműveik a helyszíni vizsgálat után, a rédcisi, illetve bajánsenyei határátkelőhelyeken, közúton visszatértek Szlovéniába. Ukrajnából 2006. szeptember 2-án, légköri viszonyok miatt átsodródott sárkányrepülőgép vezetője hajtott végre kényszerleszállást a magyarországi Csengerújfalú település mellett, az ukrán–magyar államhatártól legkevesebb 25 kilométerre. (Ez megközelítőleg negyed óráig, magyar légtérben történt repülést jelentett!) Ügyében a *Csengeri Határrendészeti Kirendeltség* munkatársai a *Csengeri Rendőr*ség segítségével jártak el.

> (gh) ; J. J. ; *MTI*: Eltűvedt repülő. ; NAGY E. D.

Levegőnél könnyebb légijárművek engedély nélküli, de nem szándékos berepülésére is akadtak példák. Egy 2001. szeptember 3-ai németországi hőléggömb-verseny három légijárművét keletre, egészen Magyarország légtéréig sodorta a szél. A magyarországi légiforgalmi irányítás a berepülő ballonokat észlelte, és mozgásukról értesítette a *Határőrséget*. A területileg illetékes *Pécsi Határőr Igazgatóság* azonnal tájékoztatta a *Rendőrség* és a *Vám- és Pénzügyőrség* területi szerveit. A légijárművek felkutatására helikoptert rendeltek a térségbe, amely Péctől délkeletre, Kozármisleny határában, már a földre leszállva fedezte fel az egyikeket. A másik, valamivel korábban, a Somogy megyei Csokonayavonta mellett (Barcstól északra) ért talajt. Mindkettő járművel vezetőik, a felhajtóerőhöz szükséges hőt termelő gáz alacsony szintje miatt, technikai leszállást végeztek. Ezek fedélzetein német állampolgárok utaztak, útlevél- és vámellenőrzésükre a leszállásuk helyszínein kerítettek sort. A harmadik hőléggömb, amerikaiakkal a kosarában, egészen a Tisza közéléig, Csongrád megyéig sodródott. Hasonló eseményre, de jelentősen kisebb mélységig került sor 2002. legelején is. Akkor egy szlovéniai hőléggömb, járművezetőjével és két utasával, tájékoztatói hiba és az akkori széljárás miatt berepült a magyar légtérbe, majd leszállt. A határrendszértést a helyszínre érkező határőrök rögzítették, a határt ilyen módon átlépő személyeket ellenőrizték. A hőléggömbön és utasai még aznap, Rédcis határátkelőhelyen kiléphettek Szlovéniába.

> F. G.: Szlovén léghajósok. ; MÉSZÁROS A.

³⁵⁷ > *MTI*: Fokozott biztonság közúton és levegőben. ; *MTI*: Újra repülnek.

³⁵⁸ > *MALÉV* 2004. évi nyári menetrendfüzete. ; Új londoni járatot nyitott a Malév.

³⁵⁹ > KOÓS: Piros, zöld és kék folyosók. ; KOÓS: Veszélyeztetett járatok.

A vámellenőrzés rendje a ferihegyi repülőtéren akként módosult, hogy az Európai Unió (EU) kívülről érkezett utasok kézi poggyászát (elvileg) az első, unióban történt leszállás (átszállás) során ellenőrizték, míg a feladott poggyászokat azok felvételét követően, az érkezés szerinti légi kikötőben vonták vámellenőrzés alá. Az induló utasok esetében a fedélzetre vitt csomagokat az utolsó uniós repülőtéren, míg a feladottakat a feladás helyén vizsgálták meg vámhatósági szempontok alapján. A vámvizsgálat helyszínét Ferihegyen átalakították. E szerint, a korábbi „piros” és „zöld” folyosók mellett megnyitottak egy „kék” folyosót is, amely az EU-ból kiinduló (és esetlegesen, legfeljebb csak azon belül átszállt) utasok vehettek igénybe. Az EU-n kívüli célállomásról érkezett, vagy azon kívüli repülőtérre is igénybe vevő személyek továbbra is csak a „zöld”, vagy a „piros” folyosót vehették igénybe. Az EU repülőtérén feladott poggyászok azonosító címkéje két oldalt egy-egy „zöld” sávot tartalmaztak, amelyek vizsgálata segítette a vámőrök munkáját abban, hogy az utas valóban jogosult-e a „kék” folyosó igénybevételére.³⁶⁰ A „kék” folyosót azonban néhány hónap elteltével Ferihegyen megszüntették. Az EU-n belül közlekedő utasok ekkortól a „zöld” folyosót vehették igénybe, ennek egyik oka a feladott poggyász nélkül, EU-n kívülről érkező utasok biztos ellenőrzése volt. A *Vám- és Pénzügyőrség (VP)* nyomozati jogköre még 2003. július 1-jén bővült, s azt kiterjesztették a hatóság által felfedett kábítószerrel történt visszaélésekre. A *VP Központi Repülőtéri Parancsnokságának* már 2003. októberében rendelkezésére állt a kábítószeres kiszűrése is alkalmas, *Ionoscan* típusú készülék.³⁶¹ A magyarországi kisrepülőterek alkalmi nemzetközi légi forgalma esetében, határnyitáskor a *VP* illetékes szerve 2004. május 1-je után csak akkor küldött helyszínre pénzügyőrt, ha a légi utazás Európai Unió kívüli viszonylatban történt.

Az Európai Unióhoz történő csatlakozással egy időben a **határforgalom-ellenőrzés végrehajtását a schengeni szabályok szerint kellett végrehajtani** Magyarországon is. Erre történő felkészülésként már az előző évben is változtattak a magyar útlevel-kezelői szabályzatban, majd azt 2004. tavaszán végleg igazították a Schengeni Végrehajtási Egyezmény előírásaihoz. Ekkor szűnt meg Ferihegyen az átszálló utasok ellenőrzése. Addig minden járatot váltó utazó úti okmánya ellenőrzésre, s adatai priorálásra kerültek. Azonban 2004. május 1-jét követően már csak alkalmi módon és első sorban a hamis / hamisított, vagy más nevére szóló úti okmányok felfedését szolgáló ellenőrzések kerültek végrehajtásra.³⁶²

Az Európai Unió csatlakozás idejére a magyar jogszabályokat harmonizálni kellett a közösségekkel. Ennek egyik következménye volt, például a vámszabályoknak és a határforgalom-ellenőrzés végrehajtásának egységesítése mellett, hogy a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér utasbiztonsági ellenőrzését az uniós normákkal azonos

³⁶⁰ > KOÓS: Piros, zöld és kék folyosók.

³⁶¹ > KOÓS: Szabad kéz a kábítószer ellen.

³⁶² Az induló járatok beszállítása során végzett ellenőrzés, azaz utósűrés hatékonyabb és gyorsabb végrehajtása végett évtizedek óta gyakorlat volt a ferihegyi repülőtéren, hogy a beszállókártyának a földi kiszolgálóknál maradó részét a határőrök kiléptető-bélyegző lenyomatával ellátták. Ennek segítségével könnyen azonosítható volt, hogy az adott beszállókártyát látta-e a kiléptetést végző határőr. Ez megkönnyítette az útlevel-ellenőrzésnél bemutatott eltérő kártya felhasználásának azonosítását is, azaz ha a tranzit területen járatot cserélt az utas, például hamis / hamisított úti okmány egyidejű felhasználása végett. Ferihegyen 2004. novemberében előfordult olyan embercsempész is, aki az átszállóban lévő csempésztett személyeket más nevére szóló úti okmánnyal és másik járat (a valódi úti célhoz vezető) beszállókártyával látta el. Utóbbira utánczott kiléptető-bélyegző lenyomatot helyezett el, a beszállítást végzők és az esetleges utósűző feladatot ellátó határőrök megtévesztése érdekében. Azonban a két kínai állampolgárt és az ázsiai embercsempészt tetten érték. A papír alapú beszállókártyák mellett 2008. legvégén egyes légitársaság – hatósági és repülőtéri egyeztetéseket követően – megkezdte elfogadni Ferihegyen az előbbiekkal egyenértékűnek elismert elektronikus beszállókártyákat. Ezeket az utas a mobiltelefon készülékén tárolta és annak segítségével használta fel. Hamarosan a papír alapú beszállókártyák bélyegzése meg is szűnt.

módon kellett végrehajtani. Ebből eredően, a csatlakozást követően a Budapestről induló járatokat az Európai Unió és az EGT légi kikötőiben a biztonságos repülőterekről érkezők közé sorolták. Ugyanígy volt ez Ferihegyen is az EU-ból és EGT-ből érkező légi járművek esetében is. Azonban ennek gyakorlati előnye mérsékelt volt, mivel a magyar főváros légi kikötőjének kialakítása sem akkor, sem még 2019-ben nem volt úgy kivitelezve, hogy az átszálló utasok csoportosítása ez szerint elválasztható legyen. Így a határforgalom-ellenőrzés alá eső viszonylatból, de biztonságos repülőtérrel (eleinte például az Egyesült Királyságból, Németországból, Franciaországból, Hollandiából, stb.) érkező, Ferihegyen átszálló utasoknak ismételtén át kellett haladniuk utasbiztonsági ellenőrzésen a további járatukra történő beszállás előtt. Ez az átszállásra biztosított rövid időt jelentősen igénybe vette a csúcsidőszakokban (elsősorban a hajnalban és a déliben).

Az EU tagállamai, illetve az EU és egyes azon kívüli államok (Norvégia, Izland és Liechtenstein), azaz az Európai Gazdasági Térség (EGT) területén bejegyzett légitársaság bármely tagállam viszonylatában szabadon fuvarozhatott személyt és árut egyaránt. Ez már 2004-ben jelentős útvonalbővülést eredményezett Budapesten, s idővel átrendezte a viszonylati forgalmat és a légitársaságok piaci arányait. Már 2004. végén hét alacsony árfekvésű, vagy ahhoz hasonló üzletpolitikával rendelkező légitársaság volt jelen Ferihegyen. A ferihegyi repülőteret 1999. és 2002. között 4,3–4,7 millió utas vette igénybe, s 2003-ban 5 millió fős személyforgalmat ért el. Az Európai Unióhoz csatlakozás évében, 2004-ben azonban már 6,7 millió fő érkezett vagy indult a budapesti légi kikötőben. Ez utóbbi, az az előtti évhez viszonyítva 27 %-os növekedést jelentett, s következő évben, 2005-ben további 24 %-kal tovább nőtt az utasforgalom. Mindezzel egy időben a *MALEV* a 2003. évi 56 %-os ferihegyi személyforgalom-részesedése 2005-ben már csak 41 %-ot tett ki, még az általa fuvarozott utasszám számottevő növekedése ellenére is.³⁶³

A ferihegyi repülőtér esetében, illetve a magyar légiközlekedési piacon **már május 1-jén**, Magyarországnak az Európai Unióhoz történt csatlakozásának első napján **több új légitársaság több útvonallal megjelent**. A német *Air Berlin* alacsony árfekvésű légitársaság 2004. május 1-jén indította első járatát Ferihegyre. A következő napokban megindult valamennyi akkor tervezett útvonala: a Berlin-Tegel–Budapest, a Düsseldorf–Budapest, a Hamburg–Budapest és a München–Budapest.³⁶⁴ A Budapestet járatlánczatába szintén 2004. május 1-jén felvevő brit *easyJet* légitársaság elsőként a napi rendszerességű London-Luton–Budapest útvonalat nyitotta meg, majd 2004. június 17-től a Berlin-Schönefeld–Budapest viszonylatot is repülni kezdte. Ugyanez a vállalat, amely akkor az EU-ban a harmadik legnagyobb utasforgalmat bonyolította 153 viszonylatán, 2004. szeptemberétől a Dortmund–Budapest és London-Gatwick–Budapest útvonalat kezdett üzemeltetni. Az őszi menetrendi idénytól, 2004. október 24-től az Egyesült Királysággal újabb kapcsolatot létesített Newcastle–Budapest és Bristol–Budapest járat révén, amelyeket már október 31-től a napi Genf–Budapest útvonal kö-

³⁶³ Az alacsony árfekvésű légitársaságok magyarországi megjelenése és térnyerése átrendezte az utazási szokásokat is, és számottevően kibővítette a légi utazók körét. Az ezredforduló éveiben Szenteste, december 24-én az utolsó érkező repülőgépek 16 óra körül megérkeztek, s addigra az indulók is felszálltak. Másnap, december 25-e az egyik legkisebb forgalmú nap volt az évben, a légi járatok is meglehetősen ritkák voltak délelőtti folyamán. A 2004. évi Európai Unió csatlakozás után, egyre kedveltebbé váltak a karácsonyi külföldre utazások, közte az ünnepek előtti és alatti néhánynapos városlátogatások is. Másfél évtized múlva csak néhány december 24-ei esti és 25-ei kora reggeli járat volt kevesebb forgalom.

³⁶⁴ > 50 ezer jegy Ferihegyre.

vetett, majd december 1-től Liverpool–Budapest menetet kezdett.³⁶⁵ (Az utóbbi, három angliai repülőtérrel ezek voltak az első menetrend szerinti kapcsolatok Budapestről.) Az *Air Berlin* újabb, Nürnberg–Budapest útvonala 2004. november 1-jén indult. A szintén alacsony díjtételű *Jet2* légitársaság 2004. decemberétől üzemeltette Manchester–Budapest viszonylatát, heti három alkalommal (majd azt 2010. nyaratól ötre növelte).³⁶⁶ Még 2004. májusa folyamán magyarországi viszonylatot nyitott az olasz *Alpi-Eagles* légitársaság, Velence–Budapest útvonalon. A rövid ideig üzemeltetett járatot heti 6 alkalommal teljesítette a vállalat *Fokker 100*-as repülőgépe.³⁶⁷

A magyar érdekeltségű *Wizz Air* az Európai Unió bővítésével, 2004. májusától kezdte meg légiközlekedési tevékenységét.³⁶⁸ Az első Magyarországról teljesített járata a 2004. június 24-ei Budapest–Athén útvonalon közlekedett, s a következő napokban megnyitotta a Budapest–London·Luton, Budapest–Róma·Ciampino, Budapest–Girona·Costa Brava (Barcelona tágabb régiója), Budapest–Beauvais-Tillé (Párizs tágabb régiója) és Budapest–Prága viszonylatot is. Július 15-től a londoni viszonylatot az addigi heti hét alkalomról 11-re növelte, a 3–4 alkalommal repült beauvais-i, római és gironai járat akkortól napi rendszerességgé lett. Ezen, alacsony árfekvésű légitársaság már 2004. júliusában hetente 42 járatot teljesített Budapest viszonylatában, majd szeptember 15-től már 56-ot.³⁶⁹ Hamarosan a *Wizz Air* a Budapest–Frankfurt-Hahn útvonalat is repült.

A *MALÉV* 2004. május 3-án nyitotta meg a Budapest–Lyon és a Budapest–Podgorica járatát, utóbbit kezdetben heti négy alkalommal repülte, s még aznap megkezdte a Budapest–Ljubljana viszonylat üzemeltetését is. Ugyancsak abban az évben, június 1-jén a rég nem teljesített, de ezúttal is csak a nyári időszakban üzemelő Budapest–Dubrovnik útvonalat, amely hetente három alkalommal volt elérhető. A magyar légitársaság másnap, 2004. június 2-án indította újra a Budapest–Várna idényjáratát is, heti három alkalommal. Ez utóbbi viszonylatot az első évben – a kedvező igénybevételi adatok alapján – a következő januárig tovább üzemeltetett. Ekkor a *MALÉV* már heti 7 alkalommal teljesítette a 2003. március 30-án nyitott Budapest–Pristina járatot. E magyar vállalat 2004. június legelején kezdte meg a Budapest–Jekatyerinburg útvonal teljesítését, heti két alkalommal; azonban azt már szeptember 15-én megszüntette gazdasági okból.³⁷⁰ A portugál *TAP* légitársaság szintén 2004. június első napján nyitotta meg a portugál és magyar főváros között az első menetrend szerinti járatát, Lisszabon–Budapest–Prága–Lisszabon útvonalon, illetve minden másnap ellenkező irányban (e viszonylatot majd még 2007. folyamán is így repülte, heti öt alkalommal). A kínai *Hainan Airlines* 2004. augusztus 2-án nyitotta meg a Budapest–Peking járatát, amelynek (szerződés alapján) *MALÉV* férőhelyei is voltak.³⁷¹ E járatok – amelyeket hetente három alkalommal teljesítettek – kezdetben még a 2A terminálra, majd 2006-tól már a 2B utasforgalmi épülethez érkeztek. Az ír *Aer Lingus* légitársaság 2004. október legvé-

³⁶⁵ > Budapestre jön az Easyjet. ; Easyjet Berlinbe is. ; Megjött az easyJet is. ; *MTI*: Az easyJet ötödik járata. ; Újabb légi járatok Nagy-Britanniába.

³⁶⁶ > Tripláz a Jet2.com Budapestről. ; Újabb légi járatok Nagy-Britanniába.

³⁶⁷ > Új fapadosok Budapesten.

³⁶⁸ A *Wizz Air* legelső kereskedelmi légi járata a Katowice–London·Luton útvonal volt, 2004. május 19-én. Már ezt is a bő egy évtizedig egyedi típusként üzemeltetett, 180 utas szállítására is alkalmas *Airbus A320*-as repülőgéppel teljesítette.

³⁶⁹ > Indul az első magyar fapados. ; P. G. I.: Fapadosbővítés a légipiacon.

³⁷⁰ > ÁDÁM ; Budapest – Lyon új légijárat. ; *MALÉV* 2004. évi nyári menetrendfüzete. ; *MTI*: Malév: bővülő kínálat a téli menetrendben. ; *Europress*: Repülés.

³⁷¹ > Férihegyi pillanatok.: 26. p. ; *MALÉV* 2004. évi nyári menetrendfüzete.

gén nyitotta Dublin–Budapest járatát, amelyet a kezdeti időszakban heti négy alkalommal teljesített.

A határőrizeti kirendeltségeket és határforgalmi kirendeltségeket, illetve tevékenységüket 2004. július 1-je és július 15-e között összevonták, nevük ekkortól *Határrendészeti Kirendeltség (HRK)* lett.³⁷² Ez azonban a ferihegyi átkelőhelyek munkáját csekély mértékben változtatta meg. A három *HFK*-kat, elsősorban azok állománytábláit átszervezték *HRK*-ká, az útlevélezők megnevezése immár „határrendész”, a főútlevélezőké „főhatárrendész” lett. Ezekben az években a ferihegyi határőrök legnagyobb része – a korábban már alaptanfolyamot végeztek, de OKJ-ban szereplő szakirányú végzettséggel még nem bírtak – távoktatásban a *Körmendi Rendészeti Szakközépiskolában*, majd a *Miskolci Rendészeti Szakközépiskolában* is „határrendész” szakképesítést szereztek. A határőrök a repülőtéren szolgálatot ellátó rendőrökkel – a korábbi együttműködési megállapodást felváltó stratégiai partnerség alapján – 2005. májusától kezdődően évről-évre nagyobb óraszámokban végeztek közös járőrözést, amely esetekben a rendőr a járőr parancsnoka volt.³⁷³

A *Határőrség* jogi helyzete 2005. január elsejével számottevően megváltozott. Az Alkotmány újabb módosítása értelmében e szervezet kikerült a fegyveres erők közül, s rendvédelmi szervvé lett átsorolva. A *Határőrség* alkotmányban megfogalmazott alapfeladataként „az államhatár őrzése, rendjének fenntartása” került meghatározásra. A határforgalom-ellenőrzés, mint nevesített feladat kikerült e felsorolásból, az a meghatározottak mögöttes tartalma lett.³⁷⁴ A *Határőrség* összlétszáma 2005-ben, akárcsak az azt megelőző évben 12.250 fő volt, amelyből 1.773 tiszti, főtiszti és tábornoki, illetve 8.931 tiszthelyettesi és zászlósi állománycsoportba tartozó határőr volt (az összlétszám 14,5 %-a, illetve 72,9 %-a).³⁷⁵

Ferihegy 1, a kilenc hónapig tartó, közel 6 milliárd forintba kerülő műemléki felújítását és átalakítását követően, a korábbinál lényegesen nagyobb forgalom – óránként akár 1.400 fő, éves szinten 2,5 millió utas – kiszolgálását tette lehetővé. Az átépítést követően az induló és érkező utascarnokok már alkalmasak voltak Magyarország majdani schengeni csatlakozásakor a Schengen-külső és -belső járatok azonnali szétválasztására is. A régi utasforgalmi épület, a 2005. szeptember 1-jei újraindításától ismételtelen az alacsony árfekvésű légitársaságok kizárólagos kiszolgálási helye lett. Az induló utasváróban ekkor már 10 beszállítókapu állt rendelkezésre, amelyből három a Schengen-külső határterületről nyílt.³⁷⁶ A *Ferihegy-1 HRK* korábban átvezényelt részállományait visszahelyezték eredeti szolgálati helyére. Ferihegy 1 mellett felépített új – de akkor ideiglenesnek szánt – kisrepülőgépes utasforgalmi melléképületet (angolul: General Aviation Terminal, rövidítve: GAT) valamivel később adták át, és az még 2019-ben is kiszolgálta az utazóközönséget.

³⁷² > TORNyai

³⁷³ > KóHALMI ; [A *Budapesti Határőr Igazgatóság* éves évvértékelő értekezletének jegyzőkönyve a 2000. évből.]

³⁷⁴ > 2004/CIV. tv. 4., 7. §

³⁷⁵ > *Magyar Statisztikai Évkönyv*, 2006.: 406. p.

³⁷⁶ > *Szeptember 1-jén nyit Ferihegy I.* ; VARGHA

A ferihegyi repülőtér városi tömegközlekedéssel a *Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV)* által 1960. óta üzemeltetett „93”-as vonaljelzésű autóbusszon volt megközelíthető. A kezdetben a Nagyváradi tértől a ferihegyi repülőtérig közlekedő járat a „3”-as metróvonal Kőbánya-Kispest vasútállomásig történt kibővítésétől, 1980-tól onnan indult a légi kikötő felé. Ehhez 1985. decemberétől a „piros 93” (gyorsított) útvonalat nyitották, amely Kőbánya-Kispest vasút- és metróvégállomástól már Ferihegy 2-ig közlekedett. Később utóbbi viszonylati jelölése „Reptérbusz”-ra, majd „200E”-re változott. A repülőtér 1-es terminálja majd csak 2007. július közepétől rendelkezett saját, utasok részére megnyitott vasúti megállóval. A „Ferihegy” megállóhelyen a személyvonatok mellett valamennyi áthaladó szerelvény, köztük az úgynevezett InterCity-k is megálltak. Azonban a Ferihegy 2-re tartó, vagy onnan érkező utasoknak annak eléréséhez a *BKV* járatát is igénybe kellett vennie, a terminál és a vasúti megállóhely közötti szakaszhoz.

A 2000-es évek elején az átszálló utasforgalomban – az érvénytelen úti okmányok, vagy továbbúti vízumok hiányának esetei mellett – továbbra is döntően a közokirat-hamisítás bűncselekmény felfedőivel szemben intézkedtek a ferihegyi határőrök. Az elkövetőket ritkán továbbra is embercsempész kísérte, akik tettenérésre több példa is volt azokban az években.³⁷⁷ A *Budapesti Határőr Igazgatóság* állománya 2006. első nyolc hónapja során 1.800 intézkedést – előállítást, visszairányítást, helyszínbírságot, stb. – foganatosított, ugyanakkor a többi magyarországi kisrepülőtereken mindössze 1-re került sor. A 2007. év azonos időszakában a ferihegyi 1.045 intézkedés mellett a vidéki repülőtereken 4-et hajtottak végre.³⁷⁸

A *MALEV* 2005. március 28-án Budapest–Göteborg, május 2-án az ismét teljesített Budapest–Oslo útvonalat, majd nyáron Budapest–Kolozsvár járatot nyitott.³⁷⁹ Utóbbit *Bombardier CRJ-200ER*-as repülőgéppel üzemeltette. A magyar vállalat 2005. június 1-től nyitotta meg Budapest–Constanța járatát, amelyet azonban rövid ideig üzemeltetett a kedvezőtlen gazdasági mutatói miatt. A *MALEV* 2005. tavaszán nyitotta meg Budapest–Cork útvonalát, azonban a dél-írországi viszonylat majd 2007. folyamán megszüntetésre került. Szintén a magyar légitársaság 2005. nyári hónapjaiban, szeptember végéig menetrend szerinti Budapest–Malaga idényjáratot nyitott, amelyet heti kétszer, majd egyes idényekben egyszer teljesítettek repülőgépei. (A *MALEV* 2005. nyarán megkezdte a Magyarországot nem érintő menetrend szerinti légi járatok üzemeltetését is; a Dublin–Athén és a Helsinki–Athén heti háromszori útvonalak a következő év nyári menetrendi idényében ismét teljesítésre kerültek.³⁸⁰) Az ír *EUJet* légitársaság 2005. március 28-án nyitotta meg magyarországi járatát, Manston–Budapest útvonalon. A kent grófságbeli repülőtérrel hetente két alkalommal repült az akár 108 utas szállítására is alkalmas *Fokker 100*-as repülőgépeivel. Azonban a vállalat 2005. július végén felfüggesztette üzemét, így a budapesti járata is megszűnt.³⁸¹

A *Sky Europe* a 2005. év nyarán Budapestről Amszterdamba, Barcelonába, Koppenhágába, London-Stanstedre, Milánó-Bergamora, Párizs-Orly-ra, Róma-Fiumicinora és Velencébe, továbbá idényjellegűen Athénbe, Dubrovnikba, Nizzába (Nice-be), Splitbe repült menetrend szerinti járatokat, július és augusztus folyamán hetente 58 járatot irányonként. A vállalat az előbb ismertetett útvonalakon kívül 2006. március végén már repülte a Budapest–Bologna, április 14-től a Budapest–Nápoly, június 17-től a Budapest–Burgasz, továbbá június 24-től a Budapest–Várna útvonalakat is. Ezzel a 2006. év júliusában és augusztusában hetente és irányonként már 64 járatot repült; azonban az athéni járatot 2006. október végétől már nem teljesítette. Akárcsak korábban egy ideig a *MALEV* a főbb vidéki nagyvárosokból, a *Sky Europe* 2006. márciusa végétől 2007. őszi menetrend szerinti autóbuszjáratokat üzemeltetett Budapest-Ferihegy és Debrecen városa között, járatszámmal ellátott útvonalakkal biztosítva a magyar fővárosból indított járatain az utasok nagyobb kényelmét és a kedvezőbb férőhely-kihasználást is.³⁸²

A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér üzemeltetőjét, a *Budapest Airport Részvénytársaságot*, a magyar kormány magánosítási szándéka okán, 2005. decemberében pályázat útján értékesítették. Az új többségi tulajdonos a brit *British Airport Au-*

³⁷⁷ > CS. ; CSÉCSI: Nem hasonlítottak a fényképre. ; CSÉCSI: Vietnámi „holland”. ; SZEMÁN

³⁷⁸ > 1569-3/2007. sz.

³⁷⁹ > bk

³⁸⁰ > DIÓSZEGI

³⁸¹ > G. I. ; i, szl: Újabb fapados Budapesten.

³⁸² > *Budapest Airport* 2006/2007. téli menetrendfüzete. ; *Sky Europe* 2005. évi nyári menetrendfüzete. ; *Sky Europe* 2006. évi nyári menetrendfüzete.

thority (BAA) lett, amely a magyar államtól a tulajdonrészből 75 % mínusz egy szavazatnyit vásárolt meg, 75 éves üzemeltetési joggal, 464,5 milliárd forintért. Azonban az új főreszvényes már 2006. októberében továbbértékesíteni akarta a részesedését, amelyet végül a német *Hochtief AirPort GmbH* konzorcium vásárolt meg 2007. május elején. A *Budapest Airport Zártkörűen Működő Részvénytársaság* (a repülőtér 2011. évi névváltoztatását követően teljes neve: *Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zártkörűen Működő Részvénytársaság*) tulajdonos váltására június 7-én került sor. Végül a magyar állam a kissebségi részvénytársaságát 2011. júniusában is értékesítette, ezzel az üzemeltetési jog teljes mértékben magán kézbe került. A *Hochtief AirPort GmbH* a budapesti repülőtéri érdekeltségét 2013. szeptemberében eladta a kanadai *Public Sector Pension Investment Board (PSP Investments)* vállalatnak, amely a magyarországi üzletágát *AviAlliance* néven működtette. Később egyes tulajdonhányadok értékesítésre kerültek.³⁸³

A ferihegyi repülőtér be- és kilépő, valamint átszálló utasforgalma 2005-ben – az első teljes évben, amikor Magyarország az Európai Unió tagja volt – 8.048.760 főt tett ki (az öt ével azelőtti adat 171 %-a), amelyből csak a *MALEV* 3.271.415 utast szállított, azaz a teljes forgalom 40,64 %-át. A magyar vállalat után, a második helyen a brit *easyJet* légitársaság volt, amely járatain 695.870 utas utazott (8,65 %).³⁸⁴ A teljes utasforgalomban Németország repülőtereinek viszonylata, 1.369.185 személlyel a legjelentősebb volt (a teljes forgalom 17 %-át tette ki; ezen belül Frankfurt am Main 410.373, illetve München 261.771 fő). Ezt követően az Egyesült Királyság viszonylatai következtek összesen 1.060.545 utassal (13,2 %; ebből London-Heathrow 353.900, London-Luton 306.240, illetve London-Gatwick 135.505, és Stansted London-109.431 fő). A harmadik helyen Olaszország állt 453.720 fővel (ezen belül Róma-Fiumicino 163.514, illetve Milánó-Malpensa 142.335), majd Franciaország 445.306 személlyel (Párizs-Charles de Gaulle 294.561, Párizs-Orly 86.142) következett. A hatodik helyen Hollandia (Amszterdam) állt 348.703 utassal. A tengerentúli viszonylatok közül New York-JFK viszonylatában 78.755-en utaztak, Torontóéban 60.353-an.³⁸⁵ A teljes ferihegyi utasforgalom 8,75 %-a, 611.634 fő átszálló utas volt. Az alacsony árfekvésű légitársaságokkal valamennyi utas 28 %-a közlekedett a magyar főváros légi kikötőjében.³⁸⁶ A budapesti repülőtéren az összes nem-kereskedelmi, azaz elsősorban „kisrepülőgépes” forgalom ugyanekkor 9.832 járatot és 14.860 utast teljesített valamennyi viszonylatban. Az Európai Gazdasági Térségen kívüli viszonylatban szállított (érkezett és indított) légi teheráru- és postaküldemény-forgalom 16.042 tonnát tett ki az összes 55.517 tonnából (azaz a teljes forgalom 28,9 %-át jelentette). A legforgalmasabb EGT-n kívüli viszonylat Hong Kong volt 5.442 tonnával (ezt 105 érkező teherjárat szállította), amelyet az Egyesült Arab Emírátsok (Sharjah) követett 2.198 tonnával. Az EGT-n

³⁸³ > Átadták a Budapest Airport irányítását. ; Szerződést kötött az új tulajdonos Ferihegyen. ; TIBAY: Sikertörténet vagy pazarlás? ; [A Budapest Airport Zrt. világhálós oldalának történelmi összefoglalója alapján: https://www.bud.hu/budapest_airport/tenyek_a_repuloterrol/tortenelem/tortenelem (megtekintve 2010.01.17. 21:00)]

³⁸⁴ > *Statisztikai Évkönyv, 2005.*: 355. p.

Az említett légitársaságokat, utasforgalom alapján a *Lufthansa* 576.836 utassal (7,2 %) a harmadik, majd a *Wizz Air* 574.433 fővel (7,1 %) a negyedik helyen követte, az ötödik legnagyobb forgalmat a *Sky Europe* bonyolította 513.080 személlyel (6,4 %). Ez ezek után következő *British Airways* „csak” 268 ezer utast szállított Budapest viszonylatában. (A járatforgalom – az egyes útvonalakon üzemeltetett repülőgépek utasbefogadó-képességei és a járatok kihasználtsága miatt – némileg eltérő volt. A *MALEV* 49.182 le- és felszállása mellett a *Lufthansa* 9.684-et, míg az *Sky Europe* 5.699-et teljesített.)

³⁸⁵ > *Statisztikai Évkönyv, 2005.*: 356. p.

³⁸⁶ A 2001. évben az átszálló utasok száma 332.980 fő (6,9 %) volt, 2003-ban már 487.697 fő (10,35 %), majd 2004-ben pedig 553.677 fő (9,52 %).

> [A Budapesti Határőr Igazgatóság 2007. márciusában készült összefoglaló bemutatójának adatai alapján.]

kívülről érkezett teherárúk és postaküldemények tömege 11.431 tonnát tett ki (az összes érkező áru 37,9 %-a; a vámhatáron kívüli viszonylat forgalmának 41,6 %-át adta a behozatal), az utasok személyi poggyászain kívül.³⁸⁷ A budapesti légikikötőt 2005. első tíz hónapja során 630.270 átszálló utas vette igénybe, amely az addigi teljes utasforgalom 9 %-át tette ki (az előző év azonos időszakában a 497.338 fő még 10,3 %-ot jelentett).³⁸⁸ A Budapest Ferihegyi Nemzetközi Repülőtérén Magyarország 2005. évi valamennyi határforgalmának (111,22 millió fő) 7,1 %-a haladt keresztül.³⁸⁹ A menetrend szerinti és a szerződés alapján teljesített nyaraló különjáratok utasforgalmának növekedését részben az is elősegítette, hogy a magyarországi bruttó fizetések reálértéke 1997-től 2006-ig fokozatosan növekedett.³⁹⁰ A 2004. év egésze során már összesen több mint 350 ezer repülőgép vette igénybe a magyar légitérteret, a jelentősen megnövekedett forgalom ellenére a légiforgalmi veszélyes helyzetek száma nem érte el a tíz esetet.³⁹¹

{ Nemzetközi kitekintés. } A lengyelországi Varsó-Okęcie Chopin Repülőtér összes utasforgalma – a belföldi viszonylatokkal együtt – a 2005. évben 7.071.881 fő volt.³⁹² A csehországi Prága-Ruzyně repülőtérén a nemzetközi járatokkal 10.682.651 fő utazott ugyanekkor (további 94.369 személy belföldi útvonalakon közlekedett).³⁹³ A Bécs-Schwechat repülőtér összes utasforgalma – ideértve valamennyi nemzetközi és belföldi viszonylatot – a 2005. évben 15.859.050 fő volt, amelyből az átszálló utasok 5,4 millió főt tettek ki; a teljes áruforgalom ugyanitt 234.677 tonna volt.³⁹⁴ A Bukaresti Henri Coandă Nemzetközi Repülőtér (Otopeni) 2005. évi nemzetközi forgalma 2,8 millió utas volt (ez mellett megközelítőleg 225 ezer fő volt az ott rögzített belföldi viszonylat adata).

A **Debreceni Repülőtér** 2003. januárjára megkapta az ISO 9001:2000 minősítést. Már március közepére elkészült egy fejlesztési terv, amely magában foglalta számos létesítmény és berendezés korszerűsítését, valamint egy teljesen megújított és megnövelt utasforgalmi épület kialakítását is. Ennek megvalósítására az év végétől nyílt lehetőség, amikor a város vezetése a munkálatokra egymilliárd forintot biztosított. Addigra elkészült a leszállást segítő ILS-rendszer és a bevezető fénysorok telepítése. A Debreceni Repülőtér 2004. április 22-től hivatalosan is állandó légi határátkelőhelyé lett minősítve; ezzel, ekkortól a határőri és vámhivatali jelenlét kiadásait e hatóságok saját költségvetésükből fedezték.³⁹⁵ A tiszántúli légikikötő már a 2000-es évek elején fogadta az orosz *S7 / Szibir (Cuδupb) / Siberia Airlines* Oroszország és Debrecen között köz-

³⁸⁷ > *Statisztikai Évkönyv, 2005.*: 356. p.

³⁸⁸ > [A Budapest Airport Rt. 2005. október havi *Repülőtér-forgalmi adatok*, Budapest Ferihegy című tájékoztató kiadványa alapján.]

³⁸⁹ > *Magyar Statisztikai Évkönyv, 2006.*: 407. p.

³⁹⁰ Míg 1996-ban a magyarországi bruttó bérek reálértéke 30 éve a legalacsonyabb volt: az 1960. évinek 112 %-a, addig 2000-ben már 127 %-ot, majd 2004-ben 166 %-ot, végül 2006-ban 182 %-ot tett ki.

> [A Központi Statisztikai Hivatal http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_hosszu/h_qli001.html világhálós honlapon közzétett, a magyarországi, gazdaságilag aktívak bruttó átlagkeresetének és reálértékének alapján; megtekintve: 2018.01.06. 21:00]

³⁹¹ > F. K.: Vizsgálják az életveszélyes légtérhelyzetet.

³⁹² > [A Varsó Chopin Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. Web: <http://old.lotnisko-chopina.pl/en/airport/about-the-airport/statistics/passengers> (megtekintve: 2017.02.27. 23:30)]

³⁹³ > [A Prága Václav Havel Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. Web: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/Contents.4/0/6E13252AABDDF3F3A19DB611861C2F64/resource.pdf> (megtekintve: 2017.02.28. 23:30)]

³⁹⁴ > [A Bécsi Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. http://www.viennaairport.com/ja/rtr/prj3/va/uploads/data-uploads/IR/2017/04_Excel_Traffic_results_April_2017.xlsx (megtekintve: 2017.06.05. 23:00)]

³⁹⁵ > 2035/2004. Korm. hat. ; Debreceni reptér-korszerűsítés. ; Magukra maradtak a vidéki repterek. ; Tanúsítják. ; TANYIK

lekedő szerződéses járatait, amelyeket esetenként *Iljuszin Il-86*-os, 350 utast befogadni képes repülőgéppel is repült. Szintén a 2000-es évek első felében, alkalmi charter járatot fogadtak Montreal–Debrecen útvonalon, amelyet *Lockheed L-1011 Tristar*, akár 300 fő szállítására alkalmas repülőgéppel a portugál *Euro Atlantic Airways* légiközlekedési vállalat teljesített. Ugyanígy egyedi volt a *North American* légitársaság *Boeing 767*-es repülőgépének New York–Debrecen járata is, 230 utassal a fedélzetén. A Debreceni Repülőtér szerződéses légi útvonalai, a korábbi törökországi mellett 2005-től Görögország, Tunézia és Egyiptom repülőtereivel is kapcsolatot teremtettek.³⁹⁶ Ugyanabban az évben, 2005. május 9-én megindult az első menetrend szerinti (közforgalmú) járat. A Debrecen–München útvonalat a német *Ostfriesische Lufttransport GmbH. (OLT)* légitársaság üzemeltette heti egy, a Debrecen–München–Bréma járatot két alkalommal; ezeket 33 utas-férőhelyes *SAAB 340A* típusú repülőgépekkel teljesítette. A járatot a tervezett 2005. szeptember végi üzemszünet után azonban nem indították újra.³⁹⁷ A következő évben, 2006. nyarán a hajdúsági nagyvárosból heti egy–egy alkalommal Burgasz, Heraklion, Korfu és Palma de Mallorca, valamint heti kétszer Antalya, illetve Monasztir irányába közlekedtek repülőgépek az utazási irodákkal kötött szerződések alapján.³⁹⁸ Az eredeti, 2004. tavaszán sátoztető-ráépítéssel háromszintesre és új irányítótoronnyal kialakított betonépület további bővítéseként egy várócsarnok-melléképületet építettek. A 110×15 méter alaprajzú, a főépületből rövid folyosókon megközelíthető, középen kettő, oldalt egyszintes melléképületet 2006. szeptemberében adták át. Ez a létesítmény az induló, illetve érkező utasok immár külön útvonalon és helyszínen történő határforgalom-ellenőrzését tette lehetővé, valamint kiszolgálásukat hatékonyabban és várakozásukat kényelmesebben biztosította. Egyúttal az utasforgalmi épület gépjármű-parokoló felőli oldalához egy 50×8 méteres, egyszintes jegykezelő és poggyászfeladó csarnokot építettek. A schengeni csatlakozást követően, a 2008. évben, Schengen-külső viszonylatban Debrecenből Törökország, Bulgária és Tunézia repülőtereire charter járatok repültek; utóbbi célállomás kapcsolatát egyes időszakokban a *Tunisair* repülőgépei biztosították, szerződés szerint. Az említett esztendő tavasztól ősziig terjedő charter-idényében, Schengen-külső és -belső viszonylatban összesen 165 szerződéses járat indult és ugyanennyi érkezett Debrecen repülőtérén.³⁹⁹

A debreceni repülőtér határforgalmát, a határőrségi helyi szervezetek összevonását, átalakítását követően, a *Nyírbátori Határőr Igazgatóság Nyírábrány Határrendészeti Kirendeltségének*, külön e feladat ellátására létrehozott 4–5 fős csoportja ellenőrizte, amely létszámot a forgalmasabb időszakokra ideiglenes valamelyest növeltek.⁴⁰⁰ Az utasforgalmi épület átalakítása következtében, 2004. áprilisától az induló és érkező határterületen már 3 útlevélkezelő fülke állt rendelkezésre. A *Határőrség* helyi szervének ekkortól több iroda és egy előállító helyiség is rendelkezésére állt a feladatai végrehajtásához. Míg 2004-ben, a debreceni légi határátkelőhelyen 37 ország állampolgárait (elsősorban magyarokat és más Európai Unió tagállam állampolgárait, románokat és amerikaiakat) léptették át a határőrök, addig 2005-ben ugyanott e szám már 43, 2006-ban 51 volt.⁴⁰¹ A légi határátkelőhely 2007. elején is minden nap, 8 és 18 óra között volt nyitva, amely idő alatt állandó határőri jelenlét volt biztosítva. (A *Nyírábrány HRK* illetékességi területéhez tartozott a nyíregyházi repülőtér is, amely ideiglenes ha-

³⁹⁶ > Szárnyaló vidéki repterek.

³⁹⁷ > D. O. ; Repülővel Debrecenből.

³⁹⁸ > MAGYAR

³⁹⁹ > *MTI: Nyári szezonzárás a debreceni repülőtérén.* ; NYAKA

⁴⁰⁰ > [FÜLÖP Barna r. alezr. adatközlése alapján.]

⁴⁰¹ > TANYIK

táratkellőhely volt.)⁴⁰² A Debreceni Repülőtérén a schengeni normáknak megfelelő átalakítást követően, a 2006. szeptemberében átadott új toldalék épületrész (leendő Schengen-külső) érkező oldalán négy, míg az induló csarnokban három útlevéltkező fülke működött. A határterületeken az útlevéltkező fülkéken kívül egy-egy területügyeletesi iroda, visszairányítottak váróterme és előállító helyiség állt rendelkezésre. A *Határőrség* rendelkezésére bocsátott további helyiségek ekkortól már egy emelet jelentős részét elfoglalták. Lehetőség volt külön ügyeleti és eligazító helyiség, saját oktatóterem és másodvonalas vizsgálószoba berendezésére, valamint raktár és tágasabb öltözők használatára is. A valamelyest megnövelt debreceni repülőtéri határrendész állomány két részlegvezető irányítása alatt dolgozott.⁴⁰³ A teljes fejlesztési beruházás az új irányító toronnyal együtt 800 millió forintot tett ki.

A **sármelléki repülőtér** üzemeltetésével és fejlesztésével Zalavár és Sármellék önkormányzata 2004. december 1-jei hatállyal az ír-magyar *Cape Clear Aviation Kft.*-t bízta meg. A repülőtér elnevezését „Balaton-West Airport”-ról 2005-ben „Fly Balaton Airport”-ra változtatták. A légi kikötő műszeres leszállássegítő- (ILS) és fényrendszert 2005. júniusának végére építették ki, amely immár lehetővé tette a repülőtér éjjel-nappali üzemének biztosítását. Az új, kétszintes utasforgalmi épület építkezését az év július folyamán kezdték meg. Még 2005. június 6-án szállt le a svájci *Helvetic Airways* alacsony árfekvésű légitársaság első Zürich–Sármellék járata, amely a téli menetrendi időszak üzemszünete után a következő nyáron ismét közlekedett. A *MA-LÉV* 2005. július 2-án indította első Sármellék–Stuttgart menetrend szerinti idényjáratát, amely szeptemberig közlekedett, heti egy alkalommal *Fokker 70*-es típussal. A következő évben, június 18-tól október végéig, továbbra is elsősorban külföldről üdülni érkezőket, de közforgalmi menetrend szerint szállított a magyar légitársaság, immár Berlin–Sármellék, Stuttgart–Sármellék és Koppenhága–Sármellék viszonylatokban. Ezek egy részét már *Boeing 737*-es típusokkal teljesítette.⁴⁰⁴ Az ír *Ryanair* 2006. május 9-én indította meg menetrend szerinti útvonalát: a London–Stansted–Sármellék járatot heti háromszor teljesítette *Boeing 737*-es repülőgépeivel. Ugyanazon nyáron a német *Lufthansa* is idényjellegű útvonalat teljesített Németország viszonylatában.⁴⁰⁵ Az említett ír légitársaság 2006. október 31-én megindította a Frankfurt–Hahn–Sármellék járatát is, szintén három alkalommal repülve azt minden héten, *Boeing 737*-es típussal.⁴⁰⁶ Az új, akár évi 300 ezer utas kiszolgálására is alkalmas utasforgalmi épület átadására 2006. őszen került sor.⁴⁰⁷ Ebben az épületben négy jegykezelő pult szolgálta ki az utasokat, akik az egy utasbiztonsági ellenőrző helyen keresztül jutottak a két kiléptető útlevéltkező fülkéhez. Az érkező utasok úti okmányait két fülkepárban (négy munkahelyen) ellenőrizhették a határőrök. A sármelléki légikikötő 2006. szeptember 18-tól az állandó nemzetközi repülőtérként, éjjel-nappali nyitvatartással üzemelt. Elsősorban az alacsony árfekvésű menetrend szerinti, és a szerződéses járatok révén a 2006. évi teljes utasforgalom, az előző évi 26 ezerről több mint 63 ezerre nőtt. A *Germanwings*, német alacsony árfekvésű légitársaság 2007. június 18-tól Köln–Sármellék,

⁴⁰² > *Határőrség 1906-1945-2007.*: 38. p. ; TANYIK

⁴⁰³ > TANYIK

⁴⁰⁴ > Légihídon a Balatonra. ; Szárnyaló vidéki repterek. ; SZO/112-47/2012 Hévíz isz. ; TAKÁCS István: Egyre több az utas. ; [*A Duna Televízió* csatornájának 2006.06.18-ai 18:00-ás kezdésű hírműsorának képi tudósítása; web: <https://nava.hu/id/146158/> (megtekintve 2019.01.12. 23:30)]

⁴⁰⁵ > Szárnyaló vidéki repterek.

⁴⁰⁶ > [*A Duna Televízió* 2006.10.31-ei 18:00-ás kezdésű hírműsorának képi tudósítása; web: <https://nava.hu/id/234274> (megtekintve 2019.01.17. 21:40)]

⁴⁰⁷ > TAKÁCS István: Egyre több az utas. ; TAKÁCS István: Sármelléki szolgálatba lépés.

Az új utasforgalmi épület építési költsége megközelítőleg 600 millió forintba került.

majd július 6-án Berlin-Schönefeld–Sármellék útvonalat nyitott, mindkettőt heti két alkalommal. A terveknek megfelelően, e vállalat a német fővárosból a nyári üdülési idényben, augusztusig repült menetrend szerint, Kölnből pedig október végéig. A *Ryanair* mindkettő sármelléki járatát 2007. október 28-tól szüneteltette, majd 2008. tavaszán újraindította azokat a nyári menetrendi időszak idejére.⁴⁰⁸ A sármelléki Fly Balaton Airport / Repülőtér utasforgalmi épületének 2007. áprilisában, hivatalos keretek között, a világhírű labdarúgó emlékére a „Puskás Ferenc Terminál” nevet adományozták.⁴⁰⁹ A teherforgalmi épület és raktár 2007-ben készült el, így az utasforgalom mellett a nemzetközi áruforgalom azonnal jelentőssé vált a sármelléki repülőtéren. Az áruszállító járatok jelentős részét a *DHL* repülőgépei bonyolították le; azonban e vállalat 2008. nyarán megszüntette sármelléki útvonalát. A 2006. évi 3,5 tonnát követően, az 2007-ben már 695,3 tonnát tett ki, majd 2008-ban 502,5 tonnát. Ezen értékeket azonban a következő időszakban már nem sikerült elérni.⁴¹⁰

A sármelléki polgári nemzetközi kereskedelmi repülőtér légi határátkelőhelye 2006. szeptember 18-tól nemzetközi személyforgalom számára állandó jelleggel, 0 és 24 óra közötti nyitvatartással volt üzemeltetve.⁴¹¹ Ebből eredően, ekkortól a *Nagykanizsai Határőr Igazgatóság Letenyei Határrendészeti Kirendeltségének* önálló szolgálati helye lett. Ekkor a *Letenyei HRK*-n létrehozták a 6. (sármelléki) szolgálati csoportot, amely állományát a *Nagykanizsai Határőr Igazgatóság* különböző HRK-jainak és határvadász századainak határőreiből, pályázat útján szervezték. E csoport létszáma az első hónapokban 20, majd 2007. első napjától már 41 fő volt; az állomány néhány tagja korábban, rövidebb ideig Ferihegyen is teljesített útlevélkezelői szolgálatot.⁴¹²

Győr-Pér repülőtérről első alkalommal 2006. júniusában indítottak szerződéses menetrend szerinti járatokat; a heti egy járat Győr-Pér–Podgorica útvonalon közlekedett szeptemberig. E repülőtéren a határforgalmat a *Győri Határőr Igazgatóság Győri HRK*-jának, illetve a területileg illetékes vámhivatalnak munkatársai ellenőrizték, alkalmi határnyitás keretében.

A **szegei repülőtér** rendszeres, szerződés szerinti légi forgalmát 2002. nyarán kísérelték meg újra megindítani. Egy magyar utazási iroda szerződése alapján 2002. augusztus 10-én a *Budapest Aircraft Service Kft. (BAsE Airlines)* Szeged–Dubrovnik útvonalú charter-járatot repült, *Let L-410 UVP-E* típusú repülőgéppel. A heti rendszerességű, szeptember közepéig üzemeltetni tervezett járatot azonban második már nem követte.⁴¹³ A magán- és kisrepülőgépek üzemeltetőinek kérésére a szegei repülőtéren a legtöbb határnyitásra 2003-ban került sor. A határőrök és a pénzügyőrök abban az évben összesen 116 alkalommal léptettek ki és be légi úton közlekedő személyeket és légi járműveket. A következő években, akárcsak korábban e számok a 2003. évit nem érték el. Azonban a 2006. szeptemberében szilárd burkolatú futópályát és bevezető fénysort kapott légi kikötőben, 2007. év I. félévében már 161 határnyitás történt.⁴¹⁴

⁴⁰⁸ > *Ideiglenesen szünetel a menetrend szerinti légi utasforgalom Sármelléken.* ; WÉBER

⁴⁰⁹ > *MTI: Puskás nevét viseli a sármelléki repülőtér.*

Ezzel a sármelléki légi kikötő lett az első magyarországi, amelyet híres személyről neveztek el. Igaz a repülőtérnek csak az utasforgalmi épülete vette fel PUSKÁS Ferenc világhírű labdarúgó nevét, magát a létesítmény egészét továbbra is Fly Balaton Airport néven szerepeltették.

⁴¹⁰ > SZO/112-47/2012 Hévíz ísz. ; [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a magyarországi repülőterek 2004. és 2016. közötti forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2017.04.20. 11:00]

⁴¹¹ > 2161/2006. Korm. hat.

⁴¹² > DANYI: Átkelő a Mura fölött. ; TAKÁCS István: Sármelléki szolgálatba lépés.

⁴¹³ > K. B.: Felszáll a tengeri járat. ; K. B.: Főpróbának szánták. ; KISIMRE

⁴¹⁴ > F. K.: Utak közé szorult be a szegei reptér.

A MALÉV a 2000-es évek középső harmadában esetenként magyar vidéki repülőterekről is üzemeltetett szerződéses üdülőjáratokat. Így 2006. júniusa és szeptembere között, heti egyszer, kiutazó magyar turistákat szállított Debrecen–Heraklion és Debrecen–Korfu útvonalon.⁴¹⁵

A szerződéses járatok keretében, több, magyar katonákat szállító polgári repülőgép is teljesített alkalmi utakat. Így a másfél éves iraki szolgálatát befejező *Magyar Honvédség Szállító Zászlóaljának* katonáit a MALÉV különjáratú Boeing 767-es repülőgépe szállította haza két csoportban, 2004. december 22-én és másnap, Kuvait–Budapest útvonalon. A Budapesten leszállt repülőgép Ferihegy 1 utasforgalmi épületénél parkolt le, ahol az első, 156 fős csoportot a *Magyar Honvédség* szárazföldi erőinek parancsnoka fogadta.⁴¹⁶ A *Travel Service* és más légitársaságok, az új ezred első évtizedének második felében, eseti jelleggel több Budapest–Bagdad viszonylatot is teljesített, döntően az Irakban dolgozó magyar és európai állampolgárok utaztatása végett. Így 2007-ben a – *Magyar Honvédség* által teljesített utakkal együtt – 12 induló és érkező iraki különjáratral 596 fő utazott, 2008-ban 10 út alkalmával összesen 355 személy lépett be, illetve ki Ferihegyen.⁴¹⁷

A korábbi uniós szabályok helyébe kötelezően végrehajtandó új jogszabály került kiadásra az egységes határforgalom-ellenőrzés végrehajtásáról. Ez meghatározta a harmadik országbeliek beutazási feltételeit, valamint a határforgalom-ellenőrzés végrehajtásának feladatait és körülményeit. Külön részletezésre került a légi határokon végzendő valamennyi ellenőrzés lefolytatása, köztük a két schengeni állam között közlekedő, de egy Schengen-külső repülőteret érintő légi járatokét is. A jogszabály részletekbe menően tárgyalta az útlevél-ellenőrzés és-kezelés végrehajtását is. Ezen túlmenően rögzítette, hogy a szabad mozgás közösségi/uniós jogát élvező személyek adatbázisokban történő lekérése csak szűrőpróba-szerűen történhetett.⁴¹⁸

A *Közegészségügyi és Járványügyi Állomás (KÖJÁL)* nevét még 1991. április 9-vel *Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálatra (ÁNTSz)* változtatták, területi szerveinek megnevezése állomás helyett megyei vagy fővárosi intézet lett. Az *ÁNTSz Fővárosi Intézete Repülőtéri Kirendeltségének (Nemzetközi Repülőtéri és Hajózási Kirendeltségének)* államánnyát tisztifőorvos vezette, aki alá népegészségügyi ellenőrök voltak beosztva. Ők a ferihegyi utasforgalom ellenőrzésében már csak a jelentősebb világjárványok, vagy azzá terebélyesedhető fertőzések esetén vett részt. A megelőző és ellenőrző intézkedések elsősorban a tisztiorvosok, orvosok utasforgalmi épületbe történő települését jelentette, s az utasok a tájékoztatók alapján azonosnak vélt tüneteik alapján jelentkeztek kivizsgálásra. Azonban **egyes világjárvány esetén** ennél szigorúbb óvintézkedést vezettek be, illetve alkalmaztak. A 2001. évi február–márciusi száj- és körömfájás betegség behurcolásának megakadályozása végett, az érkező légi utasok cipőjének fertőtlenítése céljából, március 5-én úgynevezett járványszőnyeget helyeztek el.⁴¹⁹ (A virágládák révén leszűkített utasútvonallal mentén, az útlevélkezelő fülkék előtti tér bejáratainál egy-egy nagyjából 1×2 méteres, fertőtlenítőszerrel átitatott szőnyeget fektettek le.) A 2003. márciusi új típusú, dél-kínai eredetű tüdőgyulladás-járvány

⁴¹⁵ > MAGYAR ; Származó vidéki repterek.

⁴¹⁶ > *MTI: Megérkezett Budapestre Irakból a magyar katonák első csoportja.* ; [*A Magyar Televízió Rt.* 2004.12.22-én 19:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; web: https://nava.hu/id/11303_2004/ (megtekintve 2019.01.17. 21:00)]

⁴¹⁷ > [*A Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BFNR 2007. és 2008. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2016.07.23. 21:00]

⁴¹⁸ > 562/2006 EK r.

⁴¹⁹ > *MTI: Szigorú óvintézkedések.* ; Újabb óvintézkedés.

(SARS) idején a *MALEV*-járatokkal érkezettek már a fedélzeten szóban tájékoztatták az utasokat a jellemző tünetekről, s még az utasforgalmi épületben megvizsgálták a panaszokkal jelentkező utasokat. A repülőtéren fenntartott, ehhez kapcsolódó intézkedés még április második felében is érvényben volt.⁴²⁰ A 2009. áprilisában kitört A/H1N1 influenzajárvány miatt a repülőtéri dolgozók egy része, így például az utasbiztonsági ellenőrök és az útlevéltkező rendőrök is maszkot kesztyűt és fertőtlenítő törlőkendőt kaptak munkavégzéshez. Április 27-től az *ÁNTSZ* (ferihegyi) *Repülőtéri Kirendeltsége* megerősített létszámmal működött. A járványhoz kapcsolódóan, rendkívüli intézkedésként vezették be 2009. május legelejétől a hőkamerás szűrést. A 2B utasforgalmi épület belépő határterületére, illetve a 2A terminálhoz érkező utasok útvonalát leszűkítve folyosókat alakítottak ki, amelyen áthaladók testhőmérsékletének lázas értékét vizsgálták az összesen négy készülékkel. (Azaz azokat a személyeket szűrheték így ki, akinél a tünetek már az utazás során megvoltak vagy akkor jelentkeztek.) Az így kiszűrt néhány személyt további vizsgálatra kérték fel, hogy megállapításra kerüljön, hogy érintett-e az adott fertőzőes megbetegedésben, vagy sem. A hőkamerás szűrővizsgálatot június 9-én szüntették meg Ferihegyen. A használatának bő egy hónapja során 178 ezer utas testhőmérsékletét vizsgálták és 279 személy orvosi vizsgálatát tartották célszerűnek a szűrés eredményeként, valamint 362 utas önként jelentkezett egyes tünetek felismerését véelve. (A laboratóriumi vizsgálatok végül egy esetben sem mutatták ki náluk az A/H1N1 influenza-vírust.)⁴²¹ Az *ÁNTSZ* ferihegyi kirendeltsége 2007. tavaszától kezdődően, a régiós területi igazgatási rendszerre történő átalakítást követően, az újonnan létrehozott *ÁNTSZ Közép-magyarországi Regionális Intézete* alárendeltségébe került.

A *MALEV* a menetrend szerinti Budapest–Bangkok idényjáratot 2005. december 2-án nyitotta a 2005/2006. évi téli menetrendi időszak egy része erejéig; a 2006. november 6-án újra megnyitott thaiföldi idényjáratot kezdetben heti kétszer, majd decembertől már három alkalommal teljesítették. A *MALEV* 2006. január 16-tól Budapest–Marosvásárhely útvonalat nyitott, *Bombardier CRJ-200ER*-as repülőgéppel. A magyar vállalat 2006. május 1-től, London–stansted helyett ismét Budapest–London–Gatwick útvonalat repült, heti 12 alkalommal (2009. telén már 14-szer). Ekkortól a magyar főváros és London–Heathrow között csak a *British Airways* repülőgépei (részben *MALEV* járatszámmal) közlekedtek, hetente 18–21 (majd 2010. nyári hónapjaiban 28) járatot irányonként.

A ferihegyi repülőtérrel bő harmad évszázad elteltével, 2006. május 1-jére tervezett Budapest–Ferihegy–Debrecen és ellenkező irányú belföldi járat megnyitására közel két héttel később került sor, amelyet a *MALEV* és a német *OLT* légitársaság közös szerződése alapján, utóbbi repülőgépével teljesítették.⁴²² A ferihegyi repülőtér utasforgalmi épületei azonban már nem voltak belföldi forgalomra berendezkedve, ebből eredően, az ezen az útvonalon repülő utasok kezdetben a határterületen kívüli menetvonalon közlekedtek: a 2A és 2B utasforgalmi épületek közötti szolgálati belépőponton, a „H” portán keresztül. E járat – az alacsony kihasználtsága miatt – azonban már 2006. október 15-én megszűnt, amelyet 24 hetes fennállása során több mint kétezer utas vett igénybe (hetente átlagosan 85 fő).⁴²³

⁴²⁰ > NÉMETH Zsuzsa ; Rejtélyes tüdőgyulladás veszélyei.

⁴²¹ > Leszerelték a hőkamerákat. ; VÉG: Hőkamerás átvizsgálás Ferihegyen. ; [*Országos Epidemiológiai Központ* táj.] Az A/H1N1 világjárványban végül összesen 6,7 millióan fertőződtek meg 2010. tavaszáig, s 19.654-re tehető az összes halálos áldozatnak száma; ez 0,3 %-os halálozási arányt jelentett. (Magyarországon igazoltan 134-en haltak bele.)

⁴²² > *Menetrend szerinti légi járat Debrecen és Budapest között.* ; [A tv2 magyar kereskedelmi televízió-csatorna 2006. 05.02-ei késő délutáni hírműsorának képi tudósítása. <http://nava.hu/id/104140/> (megtekintve 2016.06.02. 16:00)]

⁴²³ > *Megszűnt a Budapest–Debrecen légi járat.* :

Az iráni *Caspian Airlines* 2006. június 29-től heti egy alkalommal *Tupoljev Tu-154M*-es repülőgépekkel Teherán-Mehrabad–(Minszk)–Budapest–Teherán-Mehrabad (illetve a másik héten ellenkező irányú) járatot üzemeltetett, amely azonban 2006. legvégén megszűnt. (Az iráni repülőgép kerozinnal történő feltöltésére Ferihegyen került sor, a továbbutazó utasok kiszállása nélkül, tűzoltósági felügyelet mellett, mivel az iráni állampolgárok repülőteri tranzitvízumra voltak kötelezettek, és ennek hiányában a tranzitterületen sem tartózkodhattak.) A jordán *Royal Jordanian* légitársaság 2007. június 28-án Amman–Budapest járatot nyitott *Embraer 195*-ös repülőgéppel,⁴²⁴ amely közös üzemeltetését 2009. május 5-től a *MALÉV* vette át. A magyar nemzeti légitársaság 2007. október 28-tól nyitotta meg Budapest–Jekatyerinburg útvonalát, amelyet heti két alkalommal teljesített. Ez lett a magyar vállalat *Boeing 737*-es repülőgéppel teljesített leghosszabb – 3.200 km-es – menetrend szerinti útvonala. A magyar légitársaság a nyugat-szibériai járatát 2009. április 29-én szüntette meg.⁴²⁵ A Budapest–New York útvonalon a *Delta Air Lines* és a *MALÉV* üzemközsége 2006. május 9-én szűnt meg, akkortól a két légitársaság külön-külön teljesített észak-amerikai járatokat.⁴²⁶ A *MALÉV* hosszú távú járatai forgalmának értékelése alapján azokat hamarosan felszámolta. Így a Budapest–New York-JFK és a Budapest–Toronto járatok 2007. november közepén megszűntek. A new yorkit a 2008. évi nyári menetrendi időszak erejéig, május 26-án még újraindította a magyar vállalat, majd annak október 26-ai megszűnésével, a magyar *Boeing 767*-es repülőgépeket kivonták a forgalomból. A *MALÉV* a krakkói járatát 2007. október 27-én függesztette fel,⁴²⁷ míg az egyedülként megmaradt menetrend szerinti észak-afrikai útvonalát, a Budapest–Kairó járatot 2008. májusában szüntette meg. A *MALÉV* 2007. novemberétől heti 465 járatot üzemeltetett, akkor még valamennyit határforgalom-ellenőrzés alá eső viszonylatba.⁴²⁸

A lett *Air Baltic* 2006. április 4-én indította első Vilnius–Budapest járatát, a litván és magyar főváros között. Ugyanezen év május 1-jén a *Blue1* légitársaság Helsinki–Budapest útvonalat kezdett üzemeltetni. A dán *Sterling* vállalat repülőgépei az addigi Koppenhága–Budapest járatok után 2006. tavaszának második felében kezdte meg a Helsinki–Budapest és Stockholm–Budapest útvonalak teljesítését. Ugyanekkortól a *Swiss International Air Lines* az addigi heti 14 Zürich–Budapest járatát 21-re növelte.⁴²⁹

Wizz Air 2006. májusában már teljesítette Budapest–Amsztredam, Budapest–Korfu, Budapest–Heraklion, Budapest–Rodosz, Budapest–Burgasz, Budapest–Split, Budapest–Girona-Costa Brava (Barcelona régiójában), Budapest–Szófia útvonalait. Azonban ezeket mind, még az év folyamán, októberig megszüntették, részben a nyaralóidény vége miatti jelentős forgalomcsökkenés okán. A *Wizz Air* a 2006. július 14-én indított Budapest–Marosvásárhely járatát 2007. november közepén megszüntette, és egyidejűleg megnyitotta a Budapest–Kolozsvár útvonalát. A vállalat magyar fővárosból működő erdélyi útvonala 2008. május 15-től az addigi Kolozsvár helyett ismét Marosvásárhelyre közlekedett.⁴³⁰ E légitársaság 2006. október 29-én indította meg új Budapest–Eindhoven és Budapest–Göteborg útvonalát, heti 3–3 alkalommal teljesítve

⁴²⁴ > MTI: Megérkezett a Malév és a Royal Jordanian első járata Ammanból.

⁴²⁵ > Malév - október végétől téli menetrend. ; MTI: Megérkezett a Malév és a Royal Jordanian első járata Ammanból.

⁴²⁶ > Ferihegyi pillanatok: 28. p. ; Újabb fapadosok várhatók idén tavasztól Ferihegyen.

⁴²⁷ > MTI: Megérkezett a Malév és a Royal Jordanian első járata Ammanból.

⁴²⁸ > MTI: Megérkezett a Malév és a Royal Jordanian első járata Ammanból.

⁴²⁹ > Újabb fapadosok várhatók idén tavasztól Ferihegyen.

⁴³⁰ > Ismét repül a Wizz Air Marosvásárhelyre. ; [A Duna Televízió magyar televízió-csatorna 2007.10.30-ai Világunk Reggel című műsorának közleménye alapján. Web: <http://nava.hu/id/524418/> (megtekintve: 2016.09.03. 14:30)]

azokat. A cseh *SmartWings* alacsony árfekvésű légitársaság⁴³¹ – első ferihegyi járatai-ként – szintén 2006. október 29-én indította meg Budapest–Madrid és Budapest–Barcelona, majd Budapest–Prága és Budapest–Párizs járatait. A 2006/2007. évi téli menetrendi időszak számos útvonal forgalom-növekedését eredményezte. A SAS Stockholm–Budapest útvonalán a korábbi heti kettő helyett 12 járatot teljesített irányonként, az *SN Brussels Airlines* 6-ról 17-re változtatta Brüsszel–Budapest járatai számát, míg az *easyJet* légitársaság a Genf–Budapest vonalon hetente 4 helyett immár 11 alkalommal üzemelt.⁴³² Az olaszországi *Meridiana* légitársaság a 2006/2007. téli menetrendi időszakban heti kétszer repült Firenze–Budapest útvonalat.⁴³³

A holland *KLM* – amely a *MALÉV*-vel már jelentősebb ideje közösen üzemeltetett járatokat Amszterdam és Budapest között – 2006. október 29-vel megszüntette a ferihegyi viszonylatba történő közlekedését. Ezzel e vállalatnak ötven év, lényegében megszakítás nélküli magyarországi jelenléte szűnt meg egy időre. Ekkortól a napi mind az öt járatot a magyar légitársaság repülőgépei teljesítették, továbbra is üzemközöségben a holland vállalattal. Addig a napig négyet magyar, egyet pedig holland légijárművek repültek. (A *KLM* majd 2011. március legvégétől repült ismét Amszterdam–Budapest viszonylatot, egyből napi háromszori rendszerességgel. Azonban a viszonylat akkor már Schengen-belső, azaz határforgalom-ellenőrzés alól mentesült útvonal volt.)⁴³⁴

A 2006. év utolsó napján, december 31-én délután a Richter-skála szerint 4,1-es földrengés volt Maglód–Gyömrő központtal. Ez hangos robaj kíséretében érezhető volt a ferihegyi repülőtérén is. Azonban, szerencsére ott kár nem keletkezett, s nem okozott fennakadást a repülőgépek indításában és fogadásában sem.

A Baranya megyei Pécs városától 9 km-re délre fekvő Pogány település határában 2003. őszén adták át az 1.500 méteres szilárd burkolatú leszállópályával rendelkező új repülőtér **Pécs-Pogány Repülőtér** néven. Az új, kétszintes forgalmi épületét 2006. március végén, az első nemzetközi járat érkezésével nyitották meg. Az *Austrian Airlines* 2006. március 26-án indította meg Bécs–Pécs heti négyszer, ötvenfős *Bombardier (Dash-8) Q300*-as típusú repülőgéppel teljesített járatát. A magyar államhatárt átlépő utasforgalmat, ideiglenes határnyitások keretében a *Pécsi Határőr Igazgatóság* kirendelt személye ellenőrizte. Azonban a kedvezőtlen kihasználtság miatt az osztrák légiközlekedési vállalat már 2006. november 10-én megszüntette a Baranya megyei útvonalát. A repülőtér nemzetközi kereskedelmi utasforgalma az ezt követő években – számos tárgyalás ellenére – a szerződéses (charter) nyaralójáratokból tevődött össze. A Pécs-Pogányi Repülőtérén, 2006-ban az ideiglenes határnyitások alkalmával összesen 470 repülőgéppel 4.119 fő lépte át a magyar államhatárt. Az utazókat tekintve, főként március és november között volt nagy forgalom, a legforgalmasabb hónap szeptember (724 fő), illetve július és október (550 és 549 fő) volt.⁴³⁵ Utazási irodák révén, 30 fős repülőgépekkel működtetve, a 2007. júniusa és szeptembere között, heti kétszeri, Pécs–Korfu és vissza útvonalon megközelítőleg 1.500 fő utazott. (Amikor 2008-ban, a nyári idényben a járat újra közlekedett, akkor e viszonylat már Schengen-belső, azaz határforgalom-ellenőrzés nélküli volt. Az azt követő években ilyen járatok már nem közlekedtek.)⁴³⁶ A repülőtérén 2007. első tíz hónapjában összesen 447 légijárművel már

⁴³¹ A cseh *Travel Service* menetrend szerinti járatokat közlekedtető, alacsony árfekvésű légiközlekedési vállalkozása.

⁴³² > *Új téli menetrend Ferihegyen: 100 város érhető el...*

⁴³³ > *Budapest Airport* 2006/2007. téli menetrendfüzete.

⁴³⁴ > P. G. I.: Amszterdam felé bővít a Malév. ; VG

⁴³⁵ > 1569-3/2007. sz.

⁴³⁶ > DUNAI ; Elszállt az utolsó osztrák gép Pogányról. ; M. B. ; MÁTÉ: *Ralf Schumacher is landolt a pogányi reptéren.* ; NYAKA

4.279 fő lépte át a magyar államhatárt. Azonban az utazókat tekintve – az előző évhez képest –, döntően június és szeptember között lépték át a határt, a számuk havonta 866 és 1.019 fő között alakult.⁴³⁷

Az Európai Unió 2006. március 24-től kezdődően, a tagállamok által közvetlenül és kötelezően alkalmazandó jogszabályban korlátozta vagy tiltotta meg egyes légitársaságok vagy repülőgépek repülését, működését a tagországokban. Jellemzően komoly biztonsági kockázatok miatt került elrendelésre a kitiltásuk. A gyakorta felülvizsgált és változó felsorolásban szereplő légitársaságok, vagy megjelölt légijárművei nem kaphattak repülési engedélyt a magyar légtérben történő közlekedésre, sem átrepülésre, sem magyarországi leszállásra.⁴³⁸ Ezek a magyar légtér, illetve a magyarországi repülőterek forgalmára lényegében alig bírtak hatással, hiszen a legtöbb érintett légitársaság ott nem közlekedett korábban sem.

A Wizz Air 2007. január 15-től Budapest–Bukarest–Băneasa járatot nyitott, amelyet hetente három alkalommal repült. A Sky Europe 2007. február 1-jén új viszonylatként indította meg a Budapest–Isztambul–Sabiha Gökçen (heti háromszori) és a Budapest–Bukarest–Băneasa (napi rendszerességű), valamint február 2-től a Budapest–Bázel (hetente négyszeri) útvonalakat.⁴³⁹ A 2007. év nyári hónapjaiban a MALÉV heti 14 alkalommal repülte a Budapest–Róma–Fiumicino és 12-szer a Budapest–Velence útvonalat, míg az Alitalia 21-szer a Milánó–Malpensa–Budapest viszonylatot. Mindkét vállalat közösen üzemeltette ezeket a járatokat. A spanyol ClickAir már 2007. júniusától repülte Barcelona–Budapest útvonalát (amelyet a szinten spanyol Vueling-be történt 2009. évi beolvadása után utóbbi tovább teljesített).

A pozsonyi székhelyű Sky Europe alacsony árfekvésű légitársaság 2007. október 28-ától valamennyi korábbi budapesti járatát megszüntette. (A vállalat így nagyobb gépállományt telepíthetett Bécsbe és Prágába is.) Az alacsony árfekvésű ír légitársaság, a Ryanair csak 2007. májusában élt a budapesti járatnyitásban rejlő lehetőséggel. Ennek alapján, a magyar fővárosba első járatait 2007. október legvégétől nyitotta, amellyel egy időben a téli menetrendi időszakra felfüggesztette a sármellékieket. A Ryanair 2007. október 30-án indította meg Bréma–Budapest és Dublin–Budapest járatát, Boeing 737-800-as típusával teljesítve valamennyit. Ezt napokon belül követték a továbbiak: október 31-én az East Midlands–Nottingham–Budapest, majd a Frankfurt–Hahn–Budapest, a Bristol–Budapest, a Liverpool–Budapest és a Glasgow–Prestwick–Budapest útvonalai.⁴⁴⁰

A MALÉV Budapest–Velence járata 2007. október végétől már heti 12 alkalommal repült.⁴⁴¹ A 2007. októberétől újra repült thaiföldi MALÉV-járatot Budapest–Bangkok útvonalon az akkori heti háromról január 8-ától négyre sűrítették, azonban 2008. áprilisével végleg megszüntették a viszonylatot.⁴⁴²

A ferihegyi repülőtér be- és kilépő, valamint átszálló utasforgalma 2007-ben – az utolsó teljes évben, amikor Magyarország még nem volt a schengeni térség része – 8.597.137 főt tett ki. A legjelentősebb viszonylatok 2007-ben (még) Németország repülőterei voltak, összesen 1.453.033 személlyel (16,9 %; ezen belül Frankfurt am Main

⁴³⁷ > 1569-3/2007. sz.

⁴³⁸ > 474/2006 EK r. ; 273/2010 EU v. r. ; 295/2012 EU v. r.

⁴³⁹ > Budapest Airport 2006/2007. téli menetrendfüzete.

⁴⁴⁰ > A Ryanair megérkezett Budapestre. ; WÉBER

⁴⁴¹ > Malév - október végétől téli menetrend.

A román Carpatair légitársaság majd 2009. december 7-én indította – a MALÉVvel közösen üzemeltetett, utóbbtól átvett – Budapest–Velence útvonalat, amelyet heti 10 alkalommal, 50 utas szállítására is alkalmas SAAB 340-es típusal teljesített.

⁴⁴² > Malév - október végétől téli menetrend. ; SZÁNTÓ

440.143, illetve München 269.791 fő). Ezt követően az Egyesült Királyság 915.363 utassal (10,6 %; ezen belül London-Luton 325.905, London-Heathrow 238.052, illetve London-Gatwick 235.354 fő), Olaszország 574.550 (ebből Milánó-Malpensa 176.108, valamint Róma-Fiumicino 170.786), Franciaország 499.980 (Párizs-Charles de Gaulle 332.499, továbbá Párizs-Orly 80.022), Hollandia 415.582 (Amszterdam 368.962) és Svájc 359.000 (Zürich 225.926, illetve Genf 106.187) fővel volt kiemelkedő. A budapesti repülőtéren az összes nem-kereskedelmi, azaz elsősorban „kisrepülőgépes” forgalom ugyanekkor 9.651 járatot és 16.876 utast teljesített valamennyi viszonylatban. A közös vámterületet alkotó Európai Gazdasági Térségen (EGT) kívüli viszonylatban szállított légi teheráru- és postaküldemény-forgalom Ferihegyen ugyanekkor 17.100,66 tonnát tett ki az összes 68.143,91 tonnából (azaz ez a teljes forgalom 25,09 %-át jelentette). (Az összesített, teljes értékből a megküldött statisztika 17.972,2 tonna származását nem rögzítette. Ebből eredően, ennek ismeretlen hányada érkezett a vámhatáron kívülről.) A legforgalmasabb viszonylat Kína volt 7.572,41 tonnával, amelyet Tajvan 2.591,5 tonnával és Azerbajdzsán 2.574,84 tonnával követett, az Amerikai Egyesült Államok és az Egyesült Arab Emírátsok tekintetében is több mint ezer tonna került szállításra (Svájc viszonylatában 486 tonna forgalom volt rögzítve). Az Európai Gazdasági Térségen kívülről érkező teherárak és postaküldemények tömege 15.648,91 tonnát tett ki (az összes érkező áru 38,24 %-át; a vámhatáron kívüli viszonylat forgalmának 90,72 %-át adta a behozatal), az utasok személyi poggyászain kívül.⁴⁴³

A külföldre utazók nagyobb részben a Ferihegy 2 utasforgalmi épületében szálltak be, ki és át. E terminál a *Budapesti Határőr Igazgatóság Ferihegy-2 HRK* és *Ferihegy-3 HRK*-jának illetékessége alá tartozott továbbra is, előbbiébe a 2A épületrész, míg a másikéba a 2B. Ferihegy 1, a GAT továbbra is *Ferihegy-1 HRK* működési területe volt. A járatról járatra történő átszállás a tranzit területen keresztül továbbra is csak Ferihegy 2 épületegyüttesében volt lehetőség. Az elsősorban a 2A épületszárnyat igénybe vevő ilyen utasok 2007-ben az összes forgalom 18,34 %-át tették ki, azaz 1.577.006 fő volt átszálló.⁴⁴⁴ A Schengeni határ-ellenőrzési kódex előírása alapján az átszálló utasok általánosságban nem estek át útlevelel-ellenőrzésen,⁴⁴⁵ azonban Ferihegyen egyes közlekedési járatok utasait szűrőpróbaszerűen ellenőrizték.

{ Nemzetközi kitekintés. } A lengyelországi Varsó-Okęcie Chopin Repülőtér összes utasforgalma – a belföldi viszonylatokkal együtt – a 2007. évben 9.268.476 fő volt.⁴⁴⁶ Ugyanekkor a Prága-Ruzyně légi kikötőben a 163.006 nemzetközi járatral 12.308.347 fő utazott (további 127.907 személy belföldi útvonalakon közlekedett), a külföldi viszonylatú áruforgalom ugyanitt 53.831,3 tonnát tett ki, amelyből közel 29 ezer tonna volt a behozatali mennyiség.⁴⁴⁷ A Bécs-Schwechat repülőtér összes utas-

⁴⁴³ > [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BFNR 2007. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2016.07.23. 23:00]

Az ismertetett adatok a légijárművek személyzeteinek létszámait nem tartalmazzák.

⁴⁴⁴ > Web: http://www2.bud.hu/sajtoszoba/kozlemenyek/?article_hid=1872 (2008.05.30-ai állapot szerint) ; [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BFNR 2007. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2016.07.23. 23:00]

A 2006. évben a 8.266.677 fő utasforgalomból 1.525.520 személy (18,45 %) volt átszálló utas. Az ismertetett adatok a légijárművek személyzeteinek létszámait nem tartalmazzák.

⁴⁴⁵ > 562/2006 EK r. VI. melléklet 2.1.3

⁴⁴⁶ > [A Varsó Chopin Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. Web: <http://old.lotnisko-chopina.pl/en/airport/about-the-airport/statistics/passengers> (megtekintve: 2017.02.27. 23:30)]

⁴⁴⁷ > [A Prága Václav Havel Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. Web: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business-statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/Contents.4/0/FAFF7D070B453E6FA1C73D9502FB408C/resource.pdf> (megtekintve: 2017.02.28. 23:50)]

Prágában az öt legforgalmasabb viszonylat között is a legelső Párizs-Charles de Gaulle volt 571.041 utassal, amelyet Frankfurt am Main 452.501, London-Heathrow 418.904, Amszterdam 407.010, míg Moszkva-Seremetyevo 337.856

forgalma – ideértve valamennyi nemzetközi és belföldi viszonylatot – a 2007. évben 18.768.563 főt tett ki, amelyből az átszálló utasok 6 millió főt jelentettek; a teljes áruforgalom ugyanitt 272.362 tonna volt.⁴⁴⁸

A 2006. év elején, a három ferihegyi határrendészeti kirendeltségnél összesen 357 hivatásos állományú határőr és 3 fő közalkalmazott dolgozott. Mind a *Ferihegy-1 HRK*-n, mind a *Ferihegy-2 HRK*-n és mind a *Ferihegy-3 HRK*-n 119–119 fő volt állományban (a határőrök átlagéletkora akkor 28 év, a nők aránya pedig 41 % volt).⁴⁴⁹ A *Budapesti Határőr Igazgatóság* fennállásának utolsó évében, 2007-ben 859 fős rendszerezített (hivatásos és polgári alkalmazotti) összlétszámmal hajtotta végre a feladatait.⁴⁵⁰ A ferihegyi kirendeltségeken 2006. március 1-jével létrehozták az okmányvizsgálói feladatkört, az azt kinevezéssel betöltők megnevezése „szakértő (okmány)” lett. A tényleges szolgálati feladat és a szolgálatteljesítési idő eltérő volt a három helyi szervnél. *Ferihegy-2 HRK*-n 8–16-os munkanapi, míg a *Ferihegy-3 HRK*-n 12 órás váltásokkal, nappal–éjszaka folyamatos szolgálatot láttak el. Utóbbin 2006. elején hat fő került kinevezésre, és feladatuk volt egy határrendésszel megerősítve az elő- és utósűrűrések végrehajtása is, míg a forgalmi sajátosságokból adódóan ezt a *Ferihegy-2 HRK*-n járőrök végezték, s ott csak három okmányszakértő dolgozott.

A 2007. évben a *Ferihegy-1 HRK* illetékességi területén, a Ferihegy 1 utasforgalmi épület kilépő határterületén két részre osztva, összesen 8 útlevélkezelő fülke volt kialakítva, míg a belépő oldalon, a poggyászfelvételi terem két oldalán 5–5 fülke állt rendelkezésre az érkező utasok ellenőrzéséhez. E terminálon, az átszálló utasoknak az érkező, majd az utascarnok nyilvános részén áthaladva az induló utasok menetvonalát kellett követnie. Az általános légiközlekedést kiszolgáló utasforgalmi épületben (GAT) két kiléptető, és ugyanennyi beléptető fülke működött. A 2A terminálban, a *Ferihegy-2 HRK* illetékességi területén a határőrök 12 kiléptető és 9 beléptető, továbbá 6 átszálló fülke segítségével ellenőrizték az utasforgalmat. Ugyanekkor 2B épületben, a *Ferihegy-3 HRK* határterületein 9 kiléptető, 13 beléptető, és 2 átszálló útlevélkezelő munkaállomás volt.

A korábbi évekhez hasonlóan, köszönhetően a *MALEV* továbbra is kedvező nyugat-balkáni és közel-keleti, valamint észak- és nyugat-európai átszállási kapcsolatainak, nem csökkent a hatósági átszállítások száma. A 2006. év során 4.863 főt szállítottak át Ferihegyen, kísérettel vagy kíséret nélkül, illetve kis arányban budapesti kiindulással.⁴⁵¹ Ez naponta átlagosan 11–12 hatósági átszállítást jelentett, s elsősorban Ferihegy 2A utasforgalmi épületet, illetve a *Ferihegy-2 HRK*-t érintette.

Jogszábeli változtatás és a *Határőrségnek* a *Rendőrséggel* kötött stratégiai partnerség kiegészítéseként, a Ferihegyen rendőri kísérettel átutazó személyek ügyintézésének, biztosításának feladata 2007. júliusától a *REBISz RBSz*-től a *BHI*-hoz került át.⁴⁵² Ezzel egy időben, 2007. július 1-jén a *BHI* szervezetén belül létrehozták a *Légítőlonc Alosztályt*; kezdetben 1 fő alosztályvezető irányítása alatt mindössze két fő végre-

fővel követett. Az országok szerinti legforgalmasabb viszonylat ekkor az Egyesült Királyság volt 1.950.029 személlyel, ezt követte Németország 1.127.128, Olaszország 904.981, Franciaország 805.396 és Spanyolország 662.875 utassal került rögzítésre. A nemzetközi és belföldi viszonylatok utasforgalmának összegéből 1.185.521 fő volt átszálló, azaz járatot váltó utas (az összes forgalomnak 9,85 %). A cseh főváros repülőtér összes forgalmából 8.117 személy a kisrepülőgéppel közlekedett 6.835 járat révén.

⁴⁴⁸ > [A Bécsi Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve, http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/IR/2017/04_Excel_Traffic_results_April_2017.xlsx (megtekintve: 2017.06.05. 23:00)]

⁴⁴⁹ > [A *Budapesti Határőr Igazgatóság* 2007. márciusában készült összefoglaló bemutatójának adatai alapján.]

⁴⁵⁰ > KÖHALMI

⁴⁵¹ > KÖHALMI

⁴⁵² > KÖHALMI

hajtó tiszthelyettes alkotta az állományát. Feladata a Magyarországról, hivatalos eljárás keretében kiutasított személyek légi úton történő hazaszállításának lebonyolítása volt. Azonban a kis létszám akkor még csak alkalmanként, és csak egy–egy fő utaztatásának kivitelezését tette lehetővé.

A Rendészeti Biztonsági Szolgálat Repülőtéri Biztonsági Szolgálat (REBISz RBSz) 2007-ben 248 fős rendszeresített összlétszámmal hajtotta végre a feladatait, köztük a ferihegyi repülőtér közrendjének, közbiztonságának fenntartását, és az utasbiztonsági ellenőrzés hatósági felügyeletét.⁴⁵³

A Vám- és Pénzügyőrség Központi Repülőtéri Parancsnokságának két repülőtéri vámhivatala Ferihegy 1-en és Ferihegy 2A-n, 2007. kora tavaszán helyezte üzembe az érkező utasok poggyászának átvilágítására szolgáló Rapiscan 527 típusú röntgensugaras képalkotó berendezést. A „zöld” vámfolyosóhoz telepített eszközből idővel a 2B utasforgalmi épület poggyász-csarnokának vámkijáratához is telepítettek egyet.⁴⁵⁴ Ezek segítségével a korábbinál gyorsabban és hatékonyabban lehetett a bőröndök átvizsgálását végrehajtani, illetve az esetlegesen csempészt, rejtett, tiltott árukat / tárgyakat felfedni. A ferihegyi repülőtéren elsősorban a befelé irányuló **csempészési kísérletek** voltak jellemzőek az ezredfordulót követően is. A légi úton, személyes poggyászban becsempészni szándékozott áruk között volt élőállat, védett állatokból készült termékek, nagy mennyiségű dohány, ékszer, kulturális javak, illetve még kereskedelmi mennyiségű férfi potencianövelő termék is.⁴⁵⁵ A kábítószer-csempészés a XXI. század első két évtizedében továbbra is előforduló jelenség volt a budapesti nemzetközi repülőtéren, s még nagyobb súlyú csempészési kísérletre időről időre fény derült. Ezek az esetek egyaránt előfordultak tengerentúli országból kiinduló, majd (jellemzően Európában) átszálló, vagy az Európai Unión belül közlekedő légi járatok utasai esetében is.⁴⁵⁶ A 2000-es évek végén már ritkábban ugyan, de még továbbra is felfedésre

⁴⁵³ > KÖHALMI

⁴⁵⁴ > *MTI: Röntgensugaras csomagvizsgálóra váltanak Ferihegyen.*

⁴⁵⁵ Néhány esetben számottevő mennyiségű csempészáru került felfedésre. Egy idős izraeli állampolgárságú férfi 2004. októberében 6 ezer darab potencianövelő tablettát kívánt a vámhatóság előtt eltitkolni. Egy Dominikából 2004. júliusában Budapestre hazaérkező magyar állampolgár poggyászában 5 ezer darab csempészni kívánt szivart találtak a szűrőpróbaszerű ellenőrzést végző ferihegyi pénzügyőrök. Bangkokból, isztambuli átszállással 2006. június 29-én Budapestre érkezett szerb férfinél 25 kg-nyi elrejtett ezüstékszert fedtek fel a pénzügyőrök a „zöld” folyosón végzett ellenőrzésük során. Ezer darabot meghaladó ókori és középkori érmének engedély nélküli szállítását fedték fel a repülőtéri vámhivatal munkatársai egy brit állampolgárságú férfi kézipoggyászában 2008. május 24-én. Két, 2016. február közepén, Dubai–Budapest járártal elrejtett utas poggyászaiból, amely tartalmát elvámolni nem kívánták, összesen 7.700 doboz cigaretta és fogyasztási dohány került előtalálásra. Egy becsempészni kívánt kaméleont hagyott hátra az azt szállító személy Ferihegy 1 utasforgalmi épület vámterületének mosdójában 2007. november végén.

> Elefántcsont-csempészek Ferihegyen. ; *MTI: Angol csempészt fogtak Ferihegyen.* ; *MTI: Csempészszipar.* ; *MTI: Értékes pénzmérmék Ferihegyen.* ; *MW: Dubajból csempészték cigarettát.* ; *NED* ; *SZÜCS Brigitta Zita* ; *Údítódobozba rejtett ékszereket találtak...* ; *Vécére ment a kaméleon a ferihegyi repülőtéren.*

⁴⁵⁶ Egy kanadai férfi 2002. február 18-án átszállással érkezett Budapestre; a zöld folyosón elvégzett szűrőpróba ellenőrzés során az egyik bőröndjének dupla falai között közel 3 kg heroint fedeztek fel a pénzügyőrök. Ferihegyi átszállással és két bőröndbe rejtett, heroinnal átitatott szőnyegekkel utazott 2003. tavaszán két férfi, akik Caracas–Amsterdam–Budapest–Szófia útvonalon kívánták csempészárujukkal elérni Bulgáriát. Az át nem vett poggyászok között 2003. októberében a repülőtéri pénzügyőrök találtak egy Mexikóban feladott táskát, amelyben 3,5 kg kokaint szállított ismeretlen tulajdonosa. 2015. januárjában, néhány napon belül két, nagy mennyiségű, poggyászban szállított kokainra derült fény. Január 10-én, akkori becslült piaci értéken 110 millió forint értékű kábítószer akart két portugál férfi becsempészni Magyarországra. Január 13-án pedig egy olasz férfinél végzett vizsgálat során került előtalálásra a 12,5 kilogrammnyi (körülből 200 millió forint értékű) kokain. Mindkét időpontban felfedett csempészek útvonala Brazília–Dubai–Budapest volt. Egy számottevő elfogásra került majd sor 2018. július végén is. Akkor két portugál állampolgár érkezett Kenyából zürichi átszállással Budapestre. A két utas három, duplafalú poggyászában összesen 14 kg heroint akartak Magyarországra becsempészni. Majd 2019. február 10-én szintén jelentősebb súlyt kitevő esetre derült fény. Akkor egy Braziliából, átszállással érkezett brazil állampolgárságú nő bőröndjéből összesen 3,21 kg kokaint 300 darab csomagocskában elrejtve fedeztek fel a vámvizsgálatot végző repülőtéri pénzügyőrök.

> *60 milliós kokainszállítmány.* ; *Europress: Heroin a bőröndben.* ; *KOÓS: A kábítószer keresztútján.* ; *MTI: Kokaint találtak.* ; *Rekordértékű kokainfogás a repülőtéren.* ; *THÜRINGER*

kerültek kábítószer-csomag-nyelő utasok is. Sőt, nagyobb mennyiségű kapszula is került elő gyomorból.⁴⁵⁷ Az utasforgalom mellett, légi úton szállított postai küldeményekben is kísérletet tettek kábítószer behozatalára. Az ilyen, gyanús csomagok ellenőrzését a ferihegyi vámhatóság a repülőtéri postakicserélő központban hajtotta végre, ugyanitt felfedezésre kerültek az érték alulárázásával behozni kívánt áruk, valamint hamis márkajelzésű termékek is.⁴⁵⁸ A kábítószer légi úton történő szállításának felderítésére a repülőtéri vámhatóság új szervezeti elemének, a NAV Repülőtéri Igazgatóságának 2014. végétől három fiatal, kiképzett szolgálati kutyaival nőtt az állománya.⁴⁵⁹ Ezen túlmenően, a már említett poggyász-átvilágító berendezések is segítséget adtak az ilyen esetek felderítésében. Az érkező utasok vámvizsgálata mellett igen ritkán az indulók szűrőpróba ellenőrzését is végezték a repülőtéri vámhivatal pénzügyőrei. Különösen a kiviteli engedélyhez kötött tárgyak (műkincsek, értékes nyomtatványok, hangszerek, érmék, stb.) külföldre vitele esetén fedtek fel alkalmanként szabálytalanságokat, esetenként csempészési kísérleteket. Ferihegyen a külföldre irányuló forgalomban történő felfedezésre volt példa a 2005. szeptember 27-én, a pénzügyőrök által lefoglalt XVIII–XIX. századi hegedű és gordonka, amelyet egy magyarországi vállalat kívánt az azokra szükséges engedély nélkül Dél-Koreába juttatni.⁴⁶⁰ Ritka esetben feladott, kísérlet nélküli áruként fuvarozott csempészárut is felfedezett a ferihegyi vámhivatal. Ezek között volt a 2007. júliusában a repülőtéren lefoglalt, az Amerikai Egyesült Államokból érkezett MUNKÁCSY-festmény is.⁴⁶¹ Előfordult az is, hogy légi áruként érkezett műszaki cikkek becsempészésének sikere érdekében megpróbálták a vámvizsgálatot végző pénzügyőrt megvesztegetni.⁴⁶²

Magyarországot érintő, légi úton történő árucsempészes addig nem tapasztalt módjára derült fény 2007. június 20-án. A Barabás tágabb térségében, de még ukrán légtérben közlekedő légijárműre a magyar határőrök lettek figyelmesek, akik értesítése nyomán az ukrán határőrség Makkosjánosinál (ukránul: Яноши) elfogta a három személyt és motoros sárkány-repülőgépjüket, amellyel cigarettát kívántak Magyarországra csempészni. (Csempészes miatt 2006. és 2007. nyara közötti időszakba három könnyű légijárművet foglaltak le az ukrán határőrség kárpátaljai egységei.)⁴⁶³ Ilyen kísérletekre, illetve megvalósult csempészési esetekre majd még a következő bő egy évtized során is akadt példa a magyar-ukrán határ menti légtérben.⁴⁶⁴ A hasonló módszerrel történő csempészes idővel a szerb-magyar határszakasznál is megjelent.⁴⁶⁵

⁴⁵⁷ > A gyomrában próbált kábítószer csempészni. ; h-p ; KUN J. ; Kutya szimatolta ki a kokaint. ; *MTI*: Drogot nyelt. ; NAGY Ed

⁴⁵⁸ A repülőtéri postakicserélő központban ellenőrzést végző pénzügyőrök 2018. szeptember 20-án fedtek fel 506 gramm fentanilt. A már csekély mennyiségben, akár érintésre is halálos kábítószer teljesítménynövelő szerként megjelölve, Kínában adták fel a magyarországi címzett részére.

> *Egy nőt elfogtak, egy férfit köröznék...* ; Kutya szimatolta ki a kokaint. ; MW: Elkapták a halálos kábítószer rendelőjét.

⁴⁵⁹ > Kutya szimatolta ki a kokaint.

⁴⁶⁰ > (szl)

⁴⁶¹ > Magyarországon a lefoglalt Munkácsy.

⁴⁶² > Vesztegetett volna.

⁴⁶³ > *MTI*: Cigaretta csempészet sárkányrepülővel. ; Sárkányrepülővel csempészték cigarettát.

⁴⁶⁴ A magyar határtól négy kilométerre fekvő kárpátaljai Nagyborzsova (Боржава) határában, 2014. július 24-én az ukrán hatóságok rátaláltak két házi készítésű motoros sárkány-repülőgépre, amelyet csempészésre kívántak volna használni, nagy valószínűséggel Magyarország viszonylatában. Az ukrán határőrizeti szerv járőrei, 2015. október 24-ről 25-re virradó éjjel hőkamera segítségével egy Magyarország felől Ukrajnába berepülő motoros sárkány-repülőgépet fedeztek fel. A légijárművet követve, annak a kárpátaljai Nagydobronyban (a magyar államhatártól 10 km-re; Велика Добронь) történt leszállását követően, tetten érték a 12 kartondoboznyi cigarettát csempészni szándékozó magyar légijármű vezetőt és két ukrán bűntársát. Magyarországról Ukrajnába visszatérőben, 2016. augusztus 16-án hajnalán a berepülést követően, lefoglaltak egy hátrahagyott hasonló légijárművet, amelyet vélhetően csempészéshez használtak fel.

A magyar államhatár felett átrepülés szabályait továbbra is minden évben megsértették. A korábban tárgyalt jugoszláv eseteket nem számítva, ezek jellemzően akaratlanul, gondatlanságból vagy ritkábban az időjárás kényszerítő körülménye miatt történtek. Magyarországról 2008. július 5-én, a Záhony–Csap határhíd közelében ukrán légtérbe sodródott, majd az ukrainai Kárpátalja Kisgejóc településének határában ért földet egy magyar férfi motoros sárkányrepülőjével. Az ukrán hatóságok által őrizetbe vett, éjjellátó készülékkel is rendelkező légijármű-vezető azt nyilatkozta, hogy az erős szél miatt, akaratlanul tévedt át a szomszéd ország felségterülete fölé, eredetileg a határ menti Zsurkra tartott.⁴⁶⁶

A MALEV 2007. március 28-ai szolgálat megkezdésével ismét három példányosra bővítette a hosszú hatótávolságú repülőgép-parkját. Az ezúttal is bérelt *Boeing 767-300ER* légijármű 229 utas egyidejű szállítását biztosította; az első közforgalmi útját április 15-én kezdte meg Budapest–Bangkok útvonalon.⁴⁶⁷ Ezzel magyar lajstromban ez lett – az e könyvben tárgyalt teljes időszak során – a legnagyobb utasbefogadó-képességű légijármű.

A MALEV egyes szerződéses alkalmi különjáratú útvonala olyan országba került teljesítésre, ahol ritka alkalommal fordult meg magyar felségjelű légijármű. Ilyen volt a 2010. február 3-ról 4-re virradó éjjel repült Bamako–Budapest útvonal, amelyen a Budapest–Bamako Rally azon résztvevői utaztak haza, akik egészen a nyugat-afrikai Mali fővárosáig versenyeztek.⁴⁶⁸

Kormányzati utazások a rendszerváltást követően, 1990–2019

A rendszerváltást követően, az állami utazásokat lebonyolító katonai szervezeti elemet, a *Magyar Honvédség 93. Vegyes Repülőszázadát* átnevezték *93. Vitéz Hány László Vegyes-szállítórepülő Századra*, majd a 1991-ben osztály szintre fejlesztették, így a kormányzati repülések teljesítésére kijelölt egység neve akkortól *93. Vitéz Hány László Vegyes-szállítórepülő Osztály* lett. A külföldi kormányzati utakra még továbbra is *Antonov An-24-es* repülőgépeket alkalmaztak, amelyekkel már Európa nyugati államába is repültek, köztük az Egyesült Királyságba és Dániába is. A feladatellátásához 1993-ra két *An-26-os* katonai szállító repülőgépet – a 203-as és a 209-es lajstromjelűt – utasszállítóvá alakítottak át (azok fehér géptörzsének oldalait két kék sávval festették), amelyekkel ezután számos alkalommal teljesítettek külföldi repülést. Az 1990-es évek végén, a lerepült üzemidőt követően újabb szállító-repülőgépeket állítottak kormányzati, állami szolgálatba. A 405-ös és 406-os jelzésű, sötétzöld légijárművek 2001. június 30-áig repültek; akkor a két repülőgép üzemeltetéséért felelős honvédségi egység is megszüntetésre került.⁴⁶⁹ A feladatellátást akkortól a 89. *Szolnok Vegyes Szállítórepülő Ezred* folytatta.

Az 1989–1990. évi rendszerváltást követően Magyarországról ritkábbá váltak a magyar kormány megrendelésére hosszújratú, menetrenden kívüli utazások. A MA-

› Sárkányrepülés határsértő a bíróságon. ; *Дельтаплан та причетних до контрабанди...* ; *На Закарпатті порушники намагались...* ; *На кордоні з Угорщиною...*

⁴⁶⁵ A 2018. augusztus 30-a estjén motoros sárkányrepülővel Szerbia felől berepülve, Tiszasziget határában magyar területre leszálló szegedi férfi 18,1 kilogramm cannabis-t csempészet Magyarországra. A helyszínen érkező rendőrök a fák közé rejtett kábítószeret hamarosan megtalálták, a légijármű vezetőjét pedig őrizetbe vették.

› *Égből potyant kannabisz.*

⁴⁶⁶ › Magyar sárkányrepülőst vettek őrizetbe Ukrajnában. ; PALKÓ

⁴⁶⁷ › [A Magyar Televízió Zrt. M1 csatornájának 2007.04.13-ai 19:00-ás kezdésű hírműsorának képi tudósítása; web: <https://nava.hu/id/341146> (megtekintve 2019.01.17. 20:30)]

⁴⁶⁸ › SPIRK

⁴⁶⁹ › *Antonov AN-26 Curl.* ; GÁL ; ZSÁK: Kormánygépek, kormányzati repülések.

LÉV HA-LBR lajstromjelű *Tu-134A* típusú repülőgépe, a közforgalmú utak repülése mellett, egészen 1994. júliusáig az esetleges különjáratú kormányzati utazások teljesítésére is ki volt jelölve.⁴⁷⁰ A továbbra sem ritka különjáratú repülőutakat a *Magyar Honvédség* utasszállításra berendezett *An-26* szállító-repülőgépén kívül, számos alkalommal a *MALÉV*től, vagy más légitársaságtól bérelt légijárművekkel teljesítették. Az 1990-es évek magyar kormányzati és államfői útjai közül kiemelkedik GÖNCZ Árpád köztársasági elnök 1994. szeptemberi kelet- és délkelet-ázsiai körútja. A 11 napos, több mint 25 ezer km-es utat a *MALÉV* egyik *Tu-154*-es repülőgépe teljesítette. (XXIII. sz. melléklet) A kormány- és államfőink egyre gyakrabban érték el úti céljukat menetrend szerinti légi járatokkal, amely különösen majd az új évezred elejétől volt gyakori és nagyobb arányú. Már ANTALL József miniszterelnök 1990. júliusában repült a *MALÉV* menetrend szerinti járatával hivatalos útja során. Ugyanígy számos alkalommal GÖNCZ Árpád köztársasági elnök is közforgalmú repülőgéppel utazott már az 1990-es évek legelején, esetenként akár átszállással is. Ez majd az évtized végén a távoli országokba történő utazás alkalmával is gyakorlattá vált, így a 1999. februárjában Thaiföldön, Ausztráliában és Új-Zélandon tett elnöki látogatás alkalmával is.⁴⁷¹

Az 1999. évben hatályba lépet szabályozás alapján, amennyiben nagyobb küldöttségű állami utazáshoz a *Magyar Honvédség* légijárművei helyett más repülőgépet kell igénybe venni, akkor azt a menetrenden kívüli utazáshoz a *MALÉV*től kell bérelni. A magyar légitársaság repülőgép-parkja minden igénynek megfelelt, hiszen több hosszú hatótávolságú repülőgéppel is rendelkezett. Azonban a kormány nyári igényének kielégítése esetén, a légijárművek menetrend és szerződés szerinti leterheltsége miatt, különösen a nyári időszakban, komolyabb szervezést igényeltek.

A magyar államfők és miniszterelnökök külföldi légi utazásai az Európai Unióhoz történt csatlakozással megszorodtak. Európán belül mind gyakoribbá vált, hogy menetrend szerinti járatral érték el úti céljukat, vagy tértek haza. Ezt elsősorban költséghatékonyság indokolta, hiszen a néhány fős delegációk részére kifizetett repülőjegy már olcsóbb volt, mint egy kisebb repülőgép bérleti és üzemeltetési költsége. ORBÁN Viktor miniszterelnök 2010. tavasza után, majd később ÁDER János köztársasági elnök is magán-, sőt előbbi ritka esetben hivatalos utazásaihoz – szűk biztonsági kísérettel – akár az alacsony árfekvésű légitársaságok járatait is igénybe vette. A különjáratú utazások egy részéhez – még 2017-ben is – a *Magyar Honvédség* kötelékébe tartozó, utasok fuvarozására átalakítható *Antonov An-26*-os katonai szállító-repülőgépet vettek igénybe. Magánfelek tulajdonában lévő repülőgép közbeszerzési eljárás keretében történő bérletére gyakorta évente több alkalommal is sor került.⁴⁷²

Nagyobb távolságokra évente akár több alkalommal is repültek magyar államférfiak. ORBÁN Viktor miniszterelnök 2013. novemberében több műszaki leszállással teljesített járaton utazott Japánba, nagyszámú küldöttség és üzletemberek társaságában. Ugyanő 2015. márciusában Budapestről a kazahsztáni Asztanába az *Austrian Airlines*től bérelt *Boeing 767-300ER* típusú repülőgépével utazott számottevő kormányzati tisztviselők és üzletemberek alkotta népes csoport élén.⁴⁷³ A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2015. évi Schengen-külső viszonylatú járatai között egy-egy

⁴⁷⁰ > ONGJERTH – SZÁSZ – SZŐCS ; ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-134*: 15., 31. p.

⁴⁷¹ > Antall József hazaérkezett. ; Finnországba utazott Göncz Árpád. ; Göncz Árpád befejezte finnországi látogatását. ; *MTI*: Csitralada-palota.

⁴⁷² > *A magyar államfőnek egy „ördítő egér” jutott. ; Áder János másfél hónap alatt többször repült különgéppel. ; Ezzel a fapadossal utazik Orbán. ; [A Honvédelmi Minisztérium Kommunikációs Osztályának 2018.08.18-án kelt válaszelevele alapján.]*

⁴⁷³ > *Hatalmas különgéppel utazik Orbán Viktor.*

kormányzati utasszállító különjárat járat is közlekedett Iránba és Ugandába is.⁴⁷⁴ A honvédelmi miniszter 2016. május elején 26 fős küldöttség élén, különjáratú repülőgéppel Irakba utazott. A 2016. évi Nyári (rio de janeiro-i) Olimpiai Játékok záró ünnepségére a magyar államfő és a miniszterelnök – szűk kíséretükkel – a sportolókat és érdeklődőket szállító szerződéses légi járatral utazott Rio de Janeiro-ba és onnan vissza, Magyarországra.

A Magyar Honvédségnek két Airbus A319-100-as repülőgép beszerzése, a honvédségi szállítások mellett lehetővé tette, hogy igény és lehetőség szerint magyar kormányzati utazásokat is teljesítsenek azokkal, amelyekre 2018. július második felétől került sor. A 2018. második felében beszerzett, szintén honvédségi Dassault Falcon 7X típusú nagy hatótávolságú, futárcélokra hadrendbe állított repülőgépek az év legvégétől szintén részt vettek a magyar állami vezetők fuvarozásában.⁴⁷⁵ Utóbbiak közül, a hónapokig csak polgári azonosítót viselő példány teljesítette ORBÁN Viktor miniszterelnök 2018. december 31-ei Budapest–(Lisszabon)–Brazília város útvonalú utazását, illetve a két nap múlva induló, hazatérő járatot is.⁴⁷⁶ A honvédségi csapatszállító A319-esek a korábbi európai és közel-keleti utakat követően, a 2019. év során már hosszú távú, Európán kívüli utakat is teljesítettek állami vezetők fuvarozása céljából. Március 27-én a 605-ös lajstromjelű légijármű Budapest–Praia (Zöld-foki-szigetek) útvonalon szállította ORBÁN Viktor miniszterelnököt és a külügyminisztert a nyugat-afrikai hivatalos útjára, majd két nap múlva az ellenkező irányú utat tette meg az államférfiakkal. Április 23-án, szintén a 605-ös számú honvédségi szállító-repülőgép Budapest–Nurszultán (Asztana), majd a kazahsztáni látogatást követően, április 25-én Nurszultán–Peking útvonalon repült a magyar kormányfővel.⁴⁷⁷ A visszautazást április 28-án kezdte meg a

⁴⁷⁴ A november 12-ei Budapest–Entebbe, majd november 16/17-ei Entebbe–Budapest különjáraton magyar üzletemberek utaztak dr. SESZTÁK Miklós nemzeti fejlesztési miniszter vezetésével.

November legvégén a Budapest–Teherán, majd Teherán–Budapest útvonalon magyar kormányküldöttség és üzletemberek utaztak dr. ORBÁN Viktor miniszterelnök vezetésével.

› Magyar Statisztikai Évkönyv, 2015. ; [KSH BLFNR 2015. évi éves adat.] ; [Uganda programterv.] ; Új korszak kezdődik a magyar–iráni kapcsolatokban.

⁴⁷⁵ › BATKA ; BG ; Bóvíl a Magyar Honvédség repülőgépflojtája. ; BUTSI – DARABOS ; Folytatódik a haderőfejlesztés...

A Magyar Honvédség légi szállítás, elsősorban csapatszállítás céljára 2018. februárjában állította szolgálatba a nem sokkal korábban vásárolt két Airbus A319-100-as repülőgépét. Az átvételkor 8–9 éves, korábbi utasszállító légijárművek szürke színű átfestésüket követően, 604-es és 605-ös lajstromjellel álltak magyar szolgálatba. Állomáshelyük a kecskeméti MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis lett, a járművek hajózó személyzetei a Szállítórepülő Század állományába tartoztak. A repülőgépek a katonai szállítás fejlesztése okán kerültek beszerzésre, az utasfőrhely első három utasülés-sora 2x2 elrendezésű volt, kényelmesebb fotelekkel a hátsó, többségi rész 3x3-as soraihoz képest. Ez lehetővé tette, hogy igény és lehetőség szerint magyar kormányzati utazásokat is teljesítsenek velük. Ilyenekre 2018. július második felétől került sor. A Magyar Honvédség többcélú, könnyű futár- és szállítófeladatok ellátására, 2018. augusztus elején egy nagy hatótávolságú Dassault Falcon 7X típusú repülőgépet állított szolgálatba, szürke festéssel és 606-os lajstrommal. (A francia Dassault Falcon 7X típusú repülőgépek általában 12–16 utas befogadására, és akár 11 ezer kilométer leszállás nélküli megtételére is alkalmasak.) Egy másik, ugyanilyen típusú légijárművet 2018. december legelejére vásárolt meg a magyar haderő HM Elektronikai, Logisztikai és Vagyongazdálkodási Zrt. vállalat. Az azonban polgári lajstromba került HA-LKX azonosítóval, s színe is eltérő volt: fehér, a szárnyak és hajtóművek belépőélénél ezüstszínű, egyszínű festése minden felirat nélküli volt. (Utóbbi repülőgép már márciusban honvédségi szürke színt kapott, és a polgári lajstromjele is ideiglenes megoldással került rá visszafestésre, több jelzés ideiglenes letakarása mellett.) Ezek üzemeltetését szintén a kecskeméti század hajtja végre. Ezek üzemben tartása ellenére, a magyar kormány hivatalosan továbbra sem rendelkezett kormányzati különjáratok teljesítésére beosztott légijárművel. (A szlovák kormány már évekkel korábban két Airbus A319-es repülőgépet vásárolt kormányzati járatok teljesítésére, amellyel a Tu-154M repülőgépét váltották fel, ugyanígy két korszerűbb, Fokker 100-as típusra cserélték a Jak-40-es repülőgépeket is. Ezek mellett helikopterek is szolgáltak a kormányzati légi szolgálatnál. A lengyel kormány szintén rendelkezett kormányzati légijárművekkel [merev- és forgószárnyas változatokkal], ezek közül a nagyobbak a Boeing 737-800-as és a két Embraer ERJ-175 repülőgép volt. Ezek festésükben eltértek a katonai repülő eszközöktől, s a nemzeti színeket látványosan viselték, akár modern stílusban.)

⁴⁷⁶ › A Magyar Honvédség repülőgépével utazott Izraelbe Orbán Viktor. ; BATKA ; BG

⁴⁷⁷ › Kazahsztáni és kínai útjáról posztolt videót Orbán Viktor.

küldöttség a *Magyar Honvédség* csapatszállító légijárművén. A 606-os katonai lajstromjelet viselő honvédségi *Dassault Falcon 7X* repülőgéppel 2019. május 13-án utazott Budapest–Washington útvonalon ORBÁN miniszterelnök, hivatalos egyesült államokbeli látogatásra.⁴⁷⁸ A magyar kormány továbbra sem rendelkezett hivatalosan kormányzati különjáratok teljesítésére beosztott légijárművel, míg Európa államainak többsége állományban tartott ilyeneket.

Az 1990-es években, és a következő másfél évtizedben is számos alkalommal érkeztek Magyarországra **külföldi állam- és kormányfők** különjáratú repülőgépekkel. Egyes esetekben a légierjük különleges személyek szállítására szolgáló légijárműveivel utaztak a magyar fővárosba, s onnan külföldre. A japán császárnak és feleségének 2002. július közepi hivatalos látogatásakor elsődleges és tartalék repülőgép is érkezett Ferihegyre, mindkettő a *Japán Légi Önvédelmi Erő Boeing 747-400*-as repülőgépe volt.⁴⁷⁹ Elsősorban az Amerikai Egyesült Államok elnökének magyarországi látogatásai idején életbe léptetett biztonsági előírások okoztak nagyobb, akár fél órás fennakadást a budapesti repülőtér forgalmában. Azonban kiemelt biztosítás járt számos más, jelentős ország államfőjének, így Oroszországnak és Törökországnak is.⁴⁸⁰

A külföldi állam- és kormányfők repülőtéri, látványos külsőségek közötti fogadására az 1980-as évek végétől mind ritkábban került sor. Azonban az 1990-es évek elején még továbbra is több alkalommal előfordult. Így a brit trónörökös, Károly wales-i herceget és feleségét, a 1990. május 8-án kezdődő hivatalos látogatásukkor GÖNCZ Árpád ideiglenes államfő katonai tiszteletadás mellett fogadta.⁴⁸¹ Számottevő bizottsággal fogadott személy volt II. János Pál pápa, 1991. augusztus 16-án. A Ferihegy 1-re érkező egyház- s államfőt katonai tiszteletadás, katonazenekar kísérete és a díszszázlőalj tisztelgése mellett, GÖNCZ Árpád köztársasági elnök és ANTALL József miniszterelnök vezetésével, egyházi és politikai vezetők fogadták. A rendezvényen, a gépállóhelyeken kijelölt területen kisebb polgári csoport is jelen lehetett, nagyobb számú újságíró mellett. A repülőtéri rendezvényen ezúttal beszédek is elhangzottak. (A vatikáni egyházfő az *Alitalia* olasz légitársaság *McDonnell Douglas MD-82*-es, különjáratú repülőgéppel Krakkóból érkezett Budapestre.) A pápa búcsúztatása közel hasonló körülmények között, augusztus 20-án történt meg, s a *MALÉV* különjáratú repülőgéppel utazott vissza Rómába. Az egyházfő érkezéséhez és indulásához kapcsolódóan (a megelőző naptól az azt követő napig) életbe léptetett fokozott ellenőrzés és biztosítás végrehajtásában összesen 250 sorállományú határőr is részt vett.⁴⁸² II. János Pál pápa második, 1996. évi magyarországi látogatására szeptember 6-a és 7-e között került sor, az első látogatással megegyező fuvarozókkal és ferihegyi eseményekkel. A különbség annyi volt, hogy az egyházfő fogadása után közvetlenül helikopterrel Pannonhalmára, illetve a zuhogó esőben megtartott búcsúztatás előtt Győrből ugyanígy érkezett a budapesti légi kikötőbe.⁴⁸³ Igen ritka alkalmakkor még az 1990-es évek első felében is fogadtak katonai tiszteletadás – zenekar és díszszázad – mellett Ferihegyre érkezett államfőket. Ezen eseményeket továbbra is Ferihegy 1 utasforgalmi épület déli

⁴⁷⁸ > VASKOR

⁴⁷⁹ > [Szerkesztőségi képtudósítás: 2002.]

⁴⁸⁰ > KOVÁCS – PERGE

⁴⁸¹ > Hazánkba érkezett a walesi hercegi pár.

⁴⁸² > II. János Pál: ... az igazság mindig időszerű!... ; FÁBIÁN Gyula ; [*A Magyar Televízió* 1991.08.16-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; https://nava.hu/id/05320_1991 (megtekintve 2019.02.02. 23:30)]

⁴⁸³ > [*A Magyar Televízió* 1996.09.07-ei 19:30-as, valamint 1996.09.06-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósításai; web: https://nava.hu/id/03764_1996/ és https://nava.hu/id/03786_1996/ (megtekintve 2020. 01.21. 23:30)]

II. János Pál pápa magyarországi belföldi légi útjait a *Magyar Honvédség* egyik, terepszínű álcázó festéssel ellátott *Mil Mi-8* típusú helikoptere teljesítette.

szárnya előtt bonyolították le. Így történt ez például Borisz Ny. JELCIN orosz elnök 1992. novemberi magyarországi látogatásakor. Ezek mellett egyes, magas rangú katonai vezetőket szintén hasonló körülmények között köszöntötték a budapesti légi kikötőben.⁴⁸⁴ Azonban az 1990-es évek közepétől jellemzően már az Országház előtt zajlottak a katonai tiszteletadással kísért hivatalos fogadórendezvények. A budapesti repülőtéren általában a külügyminiszter vagy az *Országgyűlés* elnöke köszöntötte a vendéget. Itt a repülőgéphez tolt lépcső aljánál, a vörös szőnyeg mellett gyakorta, de nem minden esetben a díszszázad legfeljebb néhány tagja állt díszőrséget. E módon köszöntötték a jellemzően több külsőséghoz szokott koronás államfőket is.⁴⁸⁵

Külföldi állam- és kormányfők, külügyminiszterek a rendszerváltás utáni Magyarországra tett hivatalos látogatásuk során, néhány alkalommal **vidéki magyar repülőtéren lépték át a magyar államhatárt**. A már említett, 1993. november 19-én és 20-án a debreceni repülőtérre érkező, majd onnan távozó külügyminiszteri konferenciát követően jelentősebb eseményre majd csak 2010. tavaszán került sor vidéki légi kikötőben. SÓLYOM László magyar köztársasági elnök meghívására (Pécs Európa kulturális fővárosa programsorozat idején) 2010. április 16-án, pécsi hivatalos látogatása során, Pécs-Pogány repülőtéren lépte át a magyar határt érkezéskor és induláskor Boris TADIĆ szerb államfő. Az *Európai Bizottság* elnöke, José Manuel BARROSO 2010. október 12-ei magyarországi hivatalos útja során szintén a pécsi repülőteret vette igénybe (repülőgépe Schengen-belső viszonylatban közlekedett). Václav KLAUS, mint cseh köztársasági elnök 2012. december 5-én, hivatalos látogatása végeztével a Debreceni Repülőtér-ről utazott haza (útvonala szintén Schengen-belső viszonylatnak minősült).⁴⁸⁶

A repülőtér 2A utasforgalmi épületének keleti végében lévő kormányzati és VIP várótermet 2018. február 1-jén az „F” (keleti)épületszárny első emeletének nagy részén kialakított új helyiségek váltották fel. Az ezen keresztül, Schengen-külső viszonylatban utazók ellenőrzésére kialakítottak – a melléképület terminál felőli lépcsőházában – két

⁴⁸⁴ > [A Magyar Televízió 1992.11.10-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; https://nava.hu/id/06430_1992/ (megtekintve 2020. 01.12. 15:30)]

A katonai vezetők közül katonai fogadásban részesítették Ferihegyen az 1994. augusztusában Budapesten tárgyaló amerikai George A. JOULWEN tábornokot.

> [A Magyar Televízió 1994.08.16-ai 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; https://nava.hu/id/05384_1994/ (megtekintve 2020. 01.12. 15:30)]

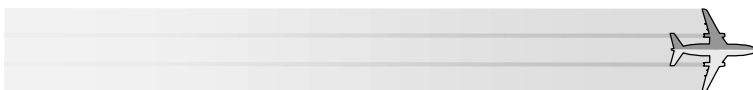
⁴⁸⁵ II. Erzsébet brit királynőt, az 1993. májusi hivatalos látogatása alkalmával szintén a magyar külügyminiszter és szűk küldöttség fogadta. (A brit államfőknek nincs úti okmányuk, ezért esetükben a határforgalom-ellenőrzés alapvetően nem valósítható meg a megszokott módon.) Az *Országgyűlés* elnöke szűk kíséretével a budapesti légi kikötőben fogadta 1996. szeptember 10-én I. János Károly spanyol királyt, s másnap köszöntötték katonai tiszteletadással az Országház előtt. A magyar külügyminiszter fogadta George W. BUSH amerikai elnököt 2006. június 21-e estjén, a hivatalos fogadásra ezúttal is az Országház előtt, másnap délelőtt került sor. A köztársasági elnök hivatalálul szolgáló Sándor palota előtt, katonai tiszteletadással kísért fogadáson köszöntötte a magyar államfő II. Abdullah jordán királyt 2007. június 14-én. A király repülőtéri fogadásakor a díszszázad tagja állt őrt a lépcső aljánál, a vörös szőnyeg mellett. További és későbbi példaként, Li Ko-csiang (Li Keqiang) kínai miniszterelnök-helyettes 2012. április 30-án az *Air China* különjáratú *Boeing 747*-es repülőgéppel érkezett budapesti hivatalos látogatásra. A repülőtéren a magyar miniszterelnök-helyettes fogadta. TRUÔNG Tấn Sang vietnámi államfő 2013. szeptember 15-e és 17-e közötti magyarországi látogatásakor a repülőtéren a vezető magyar politikusokat csak képviselték a fogadó bizottságban (a díszszázad tagja állt őrt a repülőgéphez tolt lépcsőnél), a hivatalos köszöntés a Sándor palotánál történt meg. Az elnök a *Vietnam Airlines* egyik *Boeing 777-200*-as repülőgéppel utazott európai körútján. Az elnöki különjáratot teljesítő repülőgépek általában a 2A terminál délkeleti legszélső repülőgép-állóhelyein kerültek elhelyezésre. Li Ko-csiang (Li Keqiang) kínai miniszterelnök 2017. november 27-ei és 28-ai magyarországi látogatásakor a repülőtéren ORBÁN Viktor miniszterelnök és vezető magyar politikusok fogadták, s a díszszázad néhány tagja állt őrt a lépcső aljánál, a vörös szőnyeg mellett. A hivatalos, katonai fogadásra az Országház előtt került sor. (Az államférfi ez alkalommal is az *Air China* különjáratú *Boeing 747*-es repülőgéppel utazott.)

> Budapesten a jordán király. ; *Europress*: George Bush amerikai elnök tegnap este megérkezett. ; [A Magyar Televízió 1996.09.10-ei 19:30-as kezdésű híradójának képi tudósítása; https://nava.hu/id/03821_19_96/ (megtekintve 2020.01.21. 23:30)]

⁴⁸⁶ > IVÁN: *Protonterápiás műszerről tárgyalt Václav Klaus és Kósa Lajos.* ; Zs. J.

útlevélezési munkaállomást és egy új vámellenőrzési sarkot. (Idővel már gyakorta az „F” portánál, légijárművek személyzetét ellenőrző útlevélezési rendőr e helyszínen végezte a VIP utasok határforgalom-ellenőrzését is.)

A Schengeni határ-ellenőrzési kódex 2006. évi életbe lépésekor rendeleti úton került rögzítésre, hogy „az államfőket és küldöttségük tagjait – akiknek az érkezését és indulását diplomáciai úton hivatalosan jelezték – nem kell határforgalom-ellenőrzésnek alávetni”. Ez a szabály, az előző megfogalmazás alapján a miniszterelnökökre, amennyiben ő volt a legmagasabb rangú személy, és az általa vezetett küldöttségekre nem volt alkalmazható. A rendelet szabályozta továbbá, hogy ez esetben az úti okmányukat nem kell átléptető-bélyegző lenyomatával ellátni. Ez majd a 2016. évben hatályossá vált új rendeletben is azonos módon került szabályozásra.⁴⁸⁷ A 2010-es évek közepén előfordult, hogy külügyminisztérium útján előre bejelentett államfői utazáskor a Magyarországra látogató delegációvezető államfő kifejezetten kérte, hogy az ő útlevét (vagy a küldöttsége tagjainak úti okmányait is) a határforgalom-ellenőrzés során átléptető-bélyegző lenyomattal lássák el. (Az így érkező küldöttségeket, ahogy említésre került, azokban az években nem kellett volna útlevel-ellenőrzésnek alávetni, de saját kérésre ez megtörtént.)



⁴⁸⁷ 562/2006 EK r. 10. cikk (3) bek. a) pont, VII. melléklet 1. pont ; 2016/399 EU r. 11. cikk (3) bek. a) pont, VII. melléklet 1. pont

A légi határforgalom Magyarország schengeni tagságát követően, 2008-tól

A magyar Határőrség és Rendőrség összevonása és annak hatása a légi határforgalmat ellenőrző helyi szervekre.

A Rendőrség és Határőrség feladatának és szervezetének egyesítésére (integrációjára) a 2007. év során készültek el a tervek. A *Budapesti Határőr Igazgatóság* és a *REBISz Repülőtéri Biztonsági Szolgálat* összevonására a *BHI* eredeti, saját szervezete kibővítésének tervezetét készítette el. A *Repülőtéri Biztonsági Igazgatóság* néven tervezett területi jogállású szervezet területi és helyi szervekre tagozódó felépítését a *RBSz* nem támogatta. Ezért az érintett két fél közösen kidolgozta egy egyszintű szerv felépítési rendszerét is. Ebben a különböző szakterületek területi szerveit egymástól elhatárolva jelölték ki, de ezzel egyúttal lemondtak a végrehajtás külön szakirányításának lehetőségéről.¹ Végül a ferihegyi rendőri feladatok ellátására egyik, előbbieken felvázolt terv sem lett megvalósítva, s a döntéshozók a *BHI* eredeti felépítésének átalakított szervezeti tagozódását fogadták el.

A *Határőrség* és *Rendőrség* összevonásának utolsó szakaszaként módosításra került az Alkotmány. A 2008. január 1-jén hatályba lépő állapot szerint a *Határőrség* már nem került említésre, míg a *Rendőrség* alapfeladatai „a közbiztonság, a közrend és az államhatár rendjének védelme” meghatározásra módosult.² A határforgalom-ellenőrzés végrehajtása ennek mögöttes tartalma volt, ezáltal az, 58 év után ismét rendőri alapfeladat lett.

A *Rendőrség* és a *Határőrség* összevonásától, 2008. január 1-jétől a ferihegyi légi kikötő rendvédelmi feladatainak legnagyobb részét a *Rendőrség* újonnan felállított, főkapitánysági jogállású *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság (RRI)* keretein belül látta el.³ A budapesti légi határforgalom ellenőrzését az ekkor létrehozott *Ferihegy-1 Határellenőrzési Osztály* és *Ferihegy-2 Határellenőrzési Osztály (HEO)* útján hajtotta végre. Utóbbi szervezeti egységben került összevonásra a korábbi *Ferihegy-2 HRK* és *Ferihegy-3 HRK* feladata, illetékessége és állománya. (Ide került áthelyezésre – az átszervezéssel egy időben megszüntetett – *BHI Vasúti Kirendeltség* határrendészeinek egy része is. A *Határrendészeti Kirendeltség* elnevezési formát a *Rendőrséggel* történő összevonást követően is viselték a szárazföldi határforgalmat, illetve határszakaszokat felügyelő helyi szervek.)⁴ Ugyanekkor a *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság* szakirányító szerve, a *Határrendészeti Osztály* alatt létrehozták – a többségében addig is okmányvizsgálói teendőket ellátó személyekből – a *Szakértői Alosztályt*, amely létszámát egy alosztályvezető vezetésével 12 szakértőben (okmányvizsgálóban) állapították meg. Az alosztály feladata lett a migrációs kockázatot jelentő kiindulási állomásokról érkező légi járatok előszűrése, az utószűrések, a repülőtér utas-várótermeiben a mélységi ellenőrzés, okmányok alapos (másodvonalas) ellenőrzése/vizsgálata, az igazgatóság ille-

¹ > KÖHALMI

² > 2007/LXXXVIII. tv.

³ > 67/2007. IRM. r.

A budapesti légi határrendészeti feladatok ellátásáért felelős területi szerv a kormányrendelet értelmében „Repülőtér Rendőri Igazgatóság” volt, míg ugyanez a rendelet a feladat-meghatározásnál már „Repülőtéri Rendőr Igazgatóság” néven nevezte. Az előbbi az utóbbi változatra végül a kormányrendelet 2009. januárjában kelt módosításával javították.

> 329/2007. Korm. r. 2. § (1) d) és 10. § ; 30/2009. Korm. r. 11. § (1) a)

⁴ > 70/2007. IRM. r.

tékességi területén felfedett közokirat-hamisításokról okmányvizsgálati jelentés és képi dokumentáció készítése.⁵ Ezeken túlmenően a *Szakértői Alosztály* az *RRI* határrendészeti részére, továbbképzési napok keretében, okmányismereti és egyes határrendészeti témájú oktatást is biztosítottak. Az állomány egyes tagjai részéről *RRI*-n kívüli eseti képzések lebonyolítására mindvégig sor került, továbbá 2010. szeptembere és 2011. júniusa között, az *ORFK* megbízása alapján vidéki rendőrkapitányságok végrehajtó rendőrei számára kétnapos okmányismereti oktatást is tartottak számos városban. Majd 2010. februárjától kezdődően az említett alosztály készítette el a heti közokirat-hamisítási kockázat-elemzést, a jogellenes migráció hazai és külföldi jeleinek és eshetőségeinek figyelembe vételével. A *Frontex*⁶ szervezésében megvalósított repülőtéri műveletekre Magyarország részéről kiutazók is jellemzően a *Szakértői Alosztály* egyes munkatársai voltak. Az *RRI Általános Igazgatósága* alá tartozott az idegenrendészeti szakterület; az *RRI Idegenrendészeti Osztálya Légitolonc Alosztályát*, a 2008. évi újraszervezésétől kezdve 9 rendőr (1 fő alosztályvezető és 8 fő végrehajtó zászlós és tiszt helyettes) alkotta, majd 2010-től kiegészítve, már 2 tiszt vezette azt. A *Légitolonc Alosztály* feladata továbbra is a Magyarországról, hivatalos eljárás keretében kiutasított, vagy más okból hazaszállítandó személyek kísérettel történő utaztatása volt. Ezek egy része közúton valósult meg, azonban számos alkalommal légi úton történt a szállítás. Az utazás történhetett menetrend szerint, vagy később ritkábban, nagyobb csoport esetén magyar, esetleg külföldi (Európai Unió valamely tagállama vagy a *Frontex* szervezésében) különjáratral. Az alosztály munkatársai az első nyolc év során elsősorban európai, ázsiai és afrikai országokba szállítottak haza kísérettel kiutasított személyeket.⁷ A kiutasítottak légi úton történő szállítását 2002-től a *Belügyminisztérium Bevándorlási és Állampolgársági Hivatala* (neve később több alkalommal is változott,⁸ majd 2019. július 1-től *Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság* néven immár rendőri szerv lett) szervezte. Legalább egy munkatársa, mint a kiutazó csoport vezetője, a *Légitolonc Alosztály* tagjaival repült a kísért személy ügyeinek intézése érdekében.

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér határforgalmának ellenőrzését és utasbiztonsági felügyeletét egy helyi szervben vonták össze 2008. január 1-jével. A *Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság Közrendvédelmi Osztályának Repülésbiztonsági Alosztályát* kiegészítették határrendészekkel, s e szervezeti egységet ekkortól a *Nyírábrány Határrendészeti Kirendeltség Határrendészeti Osztálya* alá rendelték. Az alosztály állományának egy része mindkét szakterületen dolgozhatott, míg egyesek csak úti ok-

⁵ A *RRI Szakértői Alosztályának* beosztottjai a 2017. évben 619 hamis, hamisított úti okmányról, más nevére szóló közokirat felhasználásáról, valamint, döntően elvesztett és megtalált okmány eredetiségéről vagy hamis(ított)ságáról készített jelentést. A 2011-ben 572, 2013-ban 337, 2014-ben 575, 2015-ben 758, 2016-ban 563 okmányvizsgálati jelentés készül.

> [A *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Rendészeti Igazgatóság Szakértői Alosztályának* éves kimutatásai alapján; engedély alapján betekintve és közzétéve.]

⁶ Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

⁷ A *Légitolonc Alosztály* munkatársai 2008. és 2019. között, az Európai Unió és az Európai Gazdasági Térség tagállamain kívül, húsznál többször kísérték hazaszállítandó személyt: Afganisztánba, Albániába, Algériába, Grúziába, Kínába, Koszovóba, Marokkóba, Törökországba (Isztambulba), és Vietnámba. Tíz és húsz közötti alkalommal Egyiptomba, Oroszországba, Nigériába, Pakisztánba, valamint Tunéziába, továbbá három és kilenc közötti alkalommal Bangladesbe, Ecuadorba, Ghánába, Indiába, Irakba, Iránba, Izraelbe, Kongói Demokratikus Köztársaságba, Libanonba, Mongóliába és Szíriába (még a polgárháború kezdete előtt).

> [*Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Rendészeti Igazgatóság Légitolonc Alosztályának* nyilvántartásai alapján; engedély alapján közzétéve.]

⁸ A mindenkori, idegenrendészetért és menekültügyért felelős központi hivatal neve először, a minisztérium elnevezésének és szervezeti felépítésének megváltoztatása miatt, 2006-tól *Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium Bevándorlási és Állampolgársági Hivatala* lett, majd 2007-től *Bevándorlási és Állampolgársági Hivatal*, végül 2017. január 1-től a *Bevándorlási és Menekültügyi Hivatal* nevet viselte.

mányt kezeltek, vagy az utasbiztonsági ellenőrzést felügyelték. A forgalmasabb időszakokban továbbra is a kirendeltség egyéb állományából erősítették meg az útlevélezői szolgálatot.⁹ A *Repülésbiztonsági Alosztály* szervezetszerű létszáma majd 2013. végén 18 fő hivatásos állományú volt, akik közül 4 fő szolgálatparancsnok (nem tiszti) beosztásban, továbbá 9 fő járőrvezető és 3 fő kutyavezető volt.¹⁰

A két országos rendvédelmi szerv egyesítését követően, a sármelléki repülőtéren a határforgalom-ellenőrzést kezdetben a *Zala megyei Rendőr-főkapitányság Letenyei Határrendészeti Kirendeltségének* egyik alosztálya hajtotta végre. E feladatot, a vonatkozó jogszabályi módosítást követően, 2009. október 1-től *Zala megyei Rendőr-főkapitányság Keszthelyi Rendőrkapitányság Közrendvédelmi és Határrendészeti Osztályának Határrendészeti Alosztályának* személyi állománya látta el.¹¹

A Siófok-Balatonkiliti Repülőtér három és fél év üzemszünet után, 2009. május elején nyitották meg ismét. (A siófoki önkormányzat 2007. decemberében megvette a területet az épületekkel, azonban üzemeltetőt az első évben nem sikerült megbízni.)¹² A Siófok-Balatonkiliti Repülőtér Schengen-külső viszonylatú határforgalma 2009. után igen csekély lett. Ennek egyik oka, hogy az oda közlekedők jelentős része immár Schengeni Államok repülőtereiről érkeztek, másrészt a külső légi forgalom határelőőrzését az állandó nyitvatartású repülőterek (például Sármellék) addigra átvették. A ritkán igényelt határnyitások alkalmával, a határforgalom-ellenőrzést a *Somogy megyei Rendőr-főkapitányság Nagyatádi Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztályának* kijelölt állománya hajtotta végre. A taszári katonai repülőtéren – szintén ritkán igényelt – útlevélező-ellenőrzést a *Somogy megyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Szolgálatának* kiküldött munkatársa végezte.¹³

Az államhatárral határos megyékben a megyei rendőr-főkapitányság illetékességébe került az ideiglenes határnyitás is, s ez vonatkozott a repülőterekre is. Budapesten és Pest megyén kívül, az államhatárral nem határos területi közigazgatási egységekben – Fejér, Heves, Jász-Nagykun-Szolnok, Tolna és Veszprém megyék – területén az *RRI* jogkörébe került az ideiglenes légi határátkelőhelyek nyitásának engedélyezése és ott a határforgalom ellenőrzése. Az *RRI* ilyen irányú illetékességére vonatkozó rendelkezés majd 2009. március 2-ától módosult, amikortól az igazgatóság az ideiglenes légi határátkelőhelyek nyitását már csak Budapesten és Pest megyében engedélyezte és végezte.¹⁴

A Schengeni Térség részévé vált magyar repülőterek határforgalom-ellenőrzése, 2008. tavaszától

Miután korábban már teljesítették a schengeni csatlakozás feltételeit, 2007. december 21-én kilenc Európai Unió tagország, köztük **Magyarország a Schengeni Térség teljes jogú tagjává vált.** Ekkortól ezen új tagállamok is a schengeni jogszabályokat már teljes körűen alkalmazták. Ezzel akkor megszűnt Magyarország belső szárazföldi államhatárain (magyar-szlovén, magyar-osztrák és magyar-szlovák viszonylatú közúti, vasúti és vízi határokon) a határforgalom ellenőrzése, s e belső határ külön engedély nélkül, bárhol és bármikor átléphetővé vált. A csatlakozásról szóló határozat értelmé-

⁹ > 67/2007. IRM. r. ; 3/2013. (XII.11.) Nyírábrány HRK. sz. int. ; [FÜLÖP Barna r. alezr. adatközlése alapján.]

¹⁰ > 3/2013. (XII.11.) Nyírábrány HRK. sz. int.

¹¹ > 67/2007. IRM. r. ; 51/2009. IRM. r. ; 1/2013. (VII.12.) KKK. sz. int.

¹² > CZENE: Siófok megvette a kincstártól ... ; KOLUMBÁN ; VG

¹³ > [H. E. adatközlése alapján.]

¹⁴ > 329/2007. Korm. r. 10. § (1) c) ; 332/2007. Korm. r. 12. §

ben, a **magyar légi határok forgalmát** is – így a ferihegyi, a debreceni és a sármelléki repülőtereket – 2008. március 30-án választották Schengen-belső és Schengen-külső viszonylatokra. Ezzel a Schengeni Térség légi kikötői közötti forgalomban a határforgalom ellenőrzés megszűnt, míg az azon kívülről érkezők esetében az ellenőrzés továbbra is fennmaradt.¹⁵ Természetesen az érvényes úti okmány – és amely harmadik országbeli állampolgároknak elő van írva, területileg is érvényes vízum – elengedhetetlen előfeltétele maradt a magyar államhatár átlépésének, függetlenül attól, hogy külső vagy belső viszonylatban kívántak azon áthaladni.

A határforgalom-ellenőrzés megszüntetése nem vonta maga után a légijárművek magyar légterbe történő be- és kilépésére vonatkozó szabályok megváltozását. A magyar államhatár felett a repülőgépek továbbra is a kijelölt légi határkapukon keresztül, az előírt jelentkezési kötelezettség mellett repülhettek át, s a meghatározott légi útvonalakat vehették igénybe útjuk során.

A Schengeni Egyezmény teljes körű alkalmazása szükségessé tette a **légi forgalom viszonylatok alapján történő szétválasztását** és teljes elkülönítését a repülőtereken. Ez elsősorban a ferihegyi repülőtér 2-es utasforgalmi épületegyüttesének esetében jelentett számottevő változást. A Ferihegy 2B terminál – az előzetes terveknek és előkészületeknek megfelelően – 2008. március 30-tól a Schengen-külső viszonylatú légi járatok kiszolgálását látta el, s az utasok ellenőrzésére is ezen épületszárnyban került sor. A **gyakorlatban a viszonylatok szétválasztása** 2008. március 30-a első percében zökkenőmentes volt Budapesten. A Schengen-belső járatok menetrend szerint még éjfél előtt megérkeztek, illetve a magyar fővárosba másnap reggel érkező első utasok a kiindulási állomásukat már március 30-a hajnali órákban hagyták el. A Ferihegyről valamivel éjfél előtt induló, így határforgalom-ellenőrzés alá még eső athéni járat utasait másnap hajnalban az érkezés szerinti repülőtéren még szintén azonos ellenőrzés keretében léptették be. Éjfélkor a 2A terminálrészt utasoktól kiürítették, majd megnyitották az ezt a csarnokot a 2B induló tranzit területétől elválasztó útlevélkezelő fülkét. Ez lehetőséget adott, hogy a már Ferihegyen várakozó, másnap Schengen-belső járatokkal továbbutazó átszálló utasoknál határforgalom-ellenőrzést hajtsanak végre. Március 30-án az első Schengen-belső viszonylatú menetrend szerinti induló járatok mind csak reggel 6 óra után szálltak fel, így a Budapestre kiinduló utasok útlevélvizsgálaton már nem estek át. A magyar vidéki repülőterek esetében szintén kivételes szabály bevezetése nélkül megvalósulhatott az átállás.

A Schengen-belső járatok a 2A-ról indultak és ugyanide érkeztek. A Schengen-külső viszonylatba közlekedő, nem átszálló, Budapestre kiinduló utasok ellenőrzése továbbra is a 2B épület indulási szintjének jegykezelő pultjai közötti átjáró után, egy sorban kialakított fülkesor kilenc munkaállomásánál történt. Az érkezőket ugyanezen épületrész alsó szintjének 13 munkaállomás alkotta fülkesoránál ellenőrizték a rendőrök. Ekkorra az érkező szinti átszálló útlevélkezelő fülkét elbontották, helyére kétfolyosós utasbiztonsági ellenőrző munkahelyet alakítottak ki. A 2A és 2B terminálrész között, a keskeny összekötő-folyosóban lett kialakítva az átszálló utasok be- és kilépő fülkerendszere, amely hat munkaállomást foglalt magában. Az átszálló utasok átlépési iránya alapján, az útlevélkezelők akár 3/3 vagy 2/4 elosztásban is dolgozhattak egy időben.¹⁶ E váltási lehetőséget a középső fülkék kétoldalas kialakítása biztosította. Az összekötő-folyosó szűk keresztmetszete miatt a fülkék egymástól eltolva, a köztük

¹⁵ 2007/801/EK. hat.

¹⁶ KÖHALMI

lévő keskeny átjárók többször megtört útvonallal kerültek kialakításra.¹⁷ Az utasok sorban állását nehezítette, hogy a fülkerendszer egyik oldalánál közvetlenül pénzváltó/ÁFA-visszafizető pult, a másik oldalon újságárus üzlet helyezkedett el, amelyek ügyfelei a keresztmetszetet csökkenthették. Ferihegy 1 terminál esetében az érkező, illetve induló utascarnok egy-egy része került leválasztásra, amely biztosította a Schengen-külső járatok utasainak határforgalom-ellenőrzésének végrehajtását. Ez időtől (majd egészen a *MALEV* 2012. évi megszűnéséig) elsősorban a Közel-Keletről (hajnalban) érkező járatok idején az átszálló utasok közül a hamis, hamisított, más nevére szóló útlevéllal utazók kiszűrése érdekében tranzit-ellenőrzés került végrehajtásra. Tekintettel arra, hogy a repülőgépek gyakran külső gépállóhelyen álltak, és autóbusszal szállították érkező utasait az utasforgalmi épületbe, az ilyen ellenőrzést az utasbiztonsági vizsgálatra várakozó utassornál végezte a Szakértői Alosztály állománya.

A schengeni csatlakozást követő kezdeti években, az **utasforgalmi épülethez autóbusszal szállított, Schengen-belső viszonylatú utasok** épületbe történő beengedése a 2A terminál érkező tranzit területén szolgálatot ellátó rendőrök engedélyezték, és tartották nyilván. (Ez a buszvezetők által közölt járatadatok viszonylati csoportosítása alapján történt, összevetve az előre jelzett repülőgép-érkezésekkel.) E feladatot a rendőroktól 2010-ben az utasforgalmi épület légijárat-elosztó központja vette át; akkortól, e központtól a járművezetők telefonon kérték meg az utasok beeresztéséhez az engedélyt.¹⁸ A későbbiekben „terminál-keveredés”-re, azaz határrendészeti szempontból Schengen-belső terminálra kiszállított érkező Schengen-külső járatok esete igen ritkán, de előfordult, minden esetben emberi mulasztásból. (Ilyen esetek számos nagyobb schengeni repülőtéren kisebb-nagyobb számban, de szintén előfordultak ugyanekkor.¹⁹) Utasbiztonsági szempontból az ilyen esetek szintén keveredést jelenthettek, mivel számos Schengen-külső járat egyúttal „nem-biztonságos” repülőtérről érkezett.²⁰ Csak előbbi eset fennállása esetén valamennyi érkező utast – a lehetőség szerint – fel kellett kutatni és határforgalom-ellenőrzés alá kellett vonni. Utóbbi körülmény esetében az utasforgalmi épület biztonsági területét is ki kellett üríteni, s azt utasbiztonsági szempontból is teljes körűen át kellett kutatni, tiltott tárgyak, eszközök felderítése érdekében. Ez számottevő fennakadást is okozhatott az induló légi forgalomban.

A vámellenőrzést a schengeni szabályok teljes körű alkalmazásának bevezetése nem érintette: a vámőrök egyaránt jelen voltak a Schengen-külső és a Schengen-belső terminálon. Ennek oka az volt, hogy az Európai Unió kívülről induló utas, ha egy schengeni repülőtéren szállt át, hogy Magyarországra utazzon, akkor az átszállás he-

¹⁷ A leírt útlevél-ellenőrzési helyet az útlevélkezelők akkoriban „labirintus”-nak is nevezték.

¹⁸ Ez majd még jellemzően 2020. februárjában is azonos módon történt.

¹⁹ A schengeni tagállamok repülőtéri határrendőrei között a 2010-es évek elején szélesebb körben ismert volt például a Párizs-Charles de Gaulle repülőtér esetenkénti terminál-keveredése, amelyen általában a rossz irányba állított utashíd-terelőajtó Schengen-belső területre irányította az utasokat. A keveredésre általában már a másik schengeni tagállam repülőtérén folytatott kiléptető ellenőrzés során derül fény. Az ilyen esetek döntően azon nagy forgalmú repülőterekre jellemzőek, ahol nem külön utasforgalmi épület[szárny], hanem egy közös szolgálat kiszolgálás helyéül, mindössze az utashídban terelőajtó, vagy eltérő ugyan, de egymáshoz közeli közös kiszállító-kapu biztosítja a határforgalom-ellenőrzés szempontjából különböző utascsoportok szétválasztását.

²⁰ A Schengen-belső repülőterek mellett, utasbiztonsági szempontból „biztonságos”-ak voltak az Európai Gazdasági Térség többi, Schengen-külsőnek minősülő tagállamainak repülőterei is; így az e fejezet által tárgyalt időszakban Románia, Bulgária, Ciprus, Írország és az Egyesült Királyság, majd 2013. nyaratól Horvátország légi kikötői is. Közös alapkövetelményeknek megfelelő minősítést kapott továbbá: 2013. novemberétől az Amerikai Egyesült Államok légi kikötői, 2016. februártól a Feröer-szigeten Vágar, valamint Grönlandon Kangerlussuaq repülőtere, a Man-sziget, Guernsey, és Jersey repülőterei, majd 2018. januártól Kanada, Montenegró légi kikötői és a szingapúri Changi repülőtér is. Minden más repülőtér, amellyel közvetlen légi kapcsolata volt Budapestnek, az Európai Unió joga szerint „nem-biztonságos”-nak minősült. Vagyis minden azokról érkező átszálló utast és poggyászt ismételt utasbiztonsági ellenőrzésnek kellett alávetni.

lyén csak a határforgalom-ellenőrzést hajtották végre. Abból eredően, hogy az utazó a feladott poggyászát csak a célállomására megérkezésekor veheti át, a benne lévő ingóságok vámellenőrzése csak ezt követően hajtható végre az utazó jelenlétében, és nyilatkozata alapján. Így a beléptető vámvizsgálatra továbbra is a légi utazás utolsó állomásán, illetve az induló utasok feladott poggyászaiban a kezdő repülőtéren került sor.

A schengeni vívmányok teljeskörű alkalmazásától kezdődően a viszonylatonkénti elosztásnál figyelembe kellett venni azt a körülményt is, hogy az érkező repülőgép repülésbiztonsági szempontból biztonságos repülőtérre érkezett-e. Az *Európai Bizottság* végrehajtási rendelet útján ismertette azon feltételeket és ellenőrzési követelményeket, amelynek a biztonságos légi kikötőknek meg kellett felelniük. A gyakorta csak füves leszállópályával rendelkező tagállami kisrepülőtereken nem végeztek utasbiztonsági vizsgálatot, így a jogszabály által előírt korlátozások betartását általában nem ellenőrizték.

Dánia autonóm részét képező Grönland és Feröer-szigetek viszonylata kivételt jelentett. A két terület sem az Európai Uniónak, sem a Schengeni Térségnek nem volt része, azonban Dánia schengeni csatlakozásakor kötött egyezmény értelmében a Tagállamok és a két sziget repülőterei között közlekedő járatokat nem kellett határforgalom-ellenőrzés alá vonni.²¹ Azonban repülésbiztonsági szempontból, 2016. februárig a Grönland és Feröer-szigetről érkező légi járatok utasainak, az EGT tagállamainak repülőterein történő átszállásuk esetén továbbra is utasbiztonsági ellenőrzésen kellett átesniük.

A *BHI*, majd a *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság* az uniós tagállamok nemzeti határ-ellenőrző hatóságainak együttműködését összefogni hivatott *Frontex*²²-szel – még a határőrségi idők utolsó szakaszában kezdődő – szoros kapcsolatban állt. Ez a statisztikai adattovábbításon túl, műveletek keretében külföldi vendégtisztek fogadásában, és műveletekbe történő kiküldés terén is megmutatkozott. A gyakorlatban megvalósuló együttműködés kezdetétől, 2007-től 2019. végéig az *BHI/RRI* 95 alkalommal külföldi vendégtisztet, vagy megfigyelőt fogadott, valamint külföldi repülőtérre 55 alkalommal küldött ki saját állományából rendőrt közös művelet, vagy műveleti gyakorlat keretében.²³

A három magyar nemzetközi repülőtér, Budapest-Ferihegy, Debrecen és Sármellék mellett 2008. után, kérelem esetén ideiglenes határt Békéscsaba, Budaörs, Fertőszent-

²¹ Agreement on the accession of the Kingdom of Denmark.

A magyar nyelvű hivatalos változat a „nem kell” kifejezést használja (ez megengedi, de nem szükségszerűen alkalmazandónak határozza meg), míg az angol nyelvű a „shall not”-ot, amely viszont nem megengedett (tiltást) állapít meg az ellenőrzésre vonatkozóan.

²² Lsd. Vállalatok, szervezetek, hatóságok, intézmények és hivatalok alkalmazott rövidítései.

²³ A *BHI*, majd az *RRI* 2007. óta fogadott más tagállam vendégtisztjeit, illetve ritkán, megfigyelői státuszban résztvevő brit útlevélkezelőket (2019-ig öt alkalommal), illetve harmadik országbeli határőröket is (1–1 alkalommal moldávot és orosz, valamint 3–3 esetben ukránt és fehéróroszt, illetve négyszer grúz). Ferihegyre az első vendégtiszt 2007. tavaszán, az olaszországi Velence repülőtéréről érkezett.

Az első művelet, amelyben ferihegyi határrendész részt vett, 2007. novemberében az első *Frontex RABIT* gyakorlat volt, a portugáliai Porto repülőtérén. (Ez a gyorsreagálású csoportok bevetetőségét volt hivatott próbára tenni, a *Frontex* részéről is első alkalommal megrendezve azt.) A 2008. évtől az *RRI* munkatársai elsősorban az Európai Unió és a Schengeni Államok repülőterein láttak el szolgálatot közös műveletek során, általában 2–4 hetes időszakokban. Egnél több alkalommal vettek részt közös műveletben a következő repülőtereken: Bécs-Schwechat, Bukarest-Otopeni, Frankfurt am Main, Helsinki-Vantaa, Kutaiszi (Grúzia), Lisszabon, Madrid-Barajas, Párizs-Charles de Gaulle, Prága és Riga légi kikötőjében. Ritka esetben, harmadik országokban is részt vettek *Frontex*-műveletekben, ezekre – az említett grúzai Kutaiszin kívül – Moszkva-Seremetyevo, Kijev-Boriszpil és a kanadai Toronto repülőterein került sor az *RRI* állománya részéről.

› [A *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Rendészeti Igazgatóság Szakértői Alosztályának* éves kimutatásai alapján; engedély alapján betekintve és közzétéve.]

miklós, Győr-Pér, Kecskemét, Nyíregyháza, Pápa, Pécs-Pogány, Siófok-Balatonkiliti, Szeged és Szolnok repülőterein lehetett nyitni.

A cseh *SmartWings* alacsony árfekvésű légitársaság 2008. május 14-én indította meg Budapest–Dubai járatát, amelyet *Boeing 737-800*-as típusú repülőgépeivel heti egyszer teljesített.²⁴ Az útvonalat 2010. elején szüntette meg a vállalat. A *MALÉV* new yorki viszonylatának megszüntetésekor, 2008. október végén a *Delta Air Lines* vette át a New York–JFK–Budapest útvonal üzemeltetését.

A *Swiss International Air Lines* már 2008. márciusában repülte a Bázeli–Budapest útvonalát, heti három, illetve négy alkalommal, amelyet majd még bő három év múlva is teljesített. Az *Air Berlin* német légitársaság Budapestre döntően németországi repülőterekről üzemeltetett járatokat 2008. őszén (13 repülőtérről hetente összesen 52-t); Schengen-külső viszonylatban egyedül a heti egyszeri Budapest–Zürich járatot repülte.²⁵ (Utóbbi útvonal a következő év március végétől lett Schengen-belső útvonal.) A *MALÉV* 2008. március 30-tól az orosz főváros seremetyevói repülőtere helyett a Moszkva-Domogyedovo légi kikötőbe közlekedtette a Budapest–Moszkva járatait.

A ferihegyi repülőtér utasbiztonsági ellenőrzését végző polgári alkalmazottak szakszervezetei 2008. december 10-én reggel 6 órától **általános, és határozatlan idejű munkabeszüntetésbe kezdtek**.²⁶ Az első nap reggel még több járat el tudott indulni, azonban már a délelőtti valamennyi induló repülőgépet törölni kellett. Ebből eredően, egyes külföldi légitársaságok a Budapestre közlekedő járatait a nap első felében el sem indították. A munkabeszüntetés miatt Ferihegy 1-et már az első nap délelőttjén ideiglenesen bezárták, a közforgalmi repülőgépeket Ferihegy 2-nél szolgálták ki akkortól, a nemzetközi légi teherforgalom is korlátozódott a magyar főváros repülőterén.²⁷ Az utasbiztonsági ellenőrök csak egy, majd délután már két ellenőrző munkahelyet üzemeltettek, mint minimum szolgáltatás, azt is Ferihegy 2B induló szintjén, egymás mellett. Ebből eredően a kora délután részlegesen újraindított induló utasforgalom kizárólag itt haladhatott keresztül; a 2A és az 1-es terminálon az utasbiztonsági ellenőrzés ezt követően tartósan és teljesen szünetelt.²⁸ Ez azonban azt eredményezte, hogy minden Schengen-belső légi járat Budapestről induló utasának át kellett haladnia a kilépő Schengen-külső határterületen. Ebből kifolyólag, valamennyi viszonylat utasát határforgalom-ellenőrzés alá kellett vonni, ráadásul a Schengen-belső viszonylatban utazókat a nemzetközi utascarnokon áthaladva, rövid idő múlva beléptető határforgalom-ellenőrzésnek kellett alávetni, hogy elérjék a Ferihegy 2A utascarnokából induló járatuk beszállító-kapuját.

A munkabeszüntetés ideje alatt – a Schengen-belső légi járatok Magyarországról induló utasainak kétszeri (ki-, majd beléptető) úti okmány ellenőrzése ellenére – a határforgalom-ellenőrzésben jelentősebb fennakadások nem voltak, hiszen az így is nagyobb áteresztő-képességgel működött, mint az utasbiztonsági ellenőrzés, amelyre jelentősen hosszabb időt kellett várakozni. Ebből eredően a kiléptetést a biztonsági vizsgálat sebességéhez kellett hozzálassítani. Az útlevelel-ellenőrzésben a nehézséget ekkor elsősorban azon vízumkötelezettek ellenőrzése okozta, akik egyszeri vagy kétszeri vízumukkal Schengen-belső viszonylatban közlekedtek. A Ferihegy 2A-ra érkező járatok

²⁴ > *Dubaiba indul az első hosszú távú, diszkont járat Ferihegyről.*

²⁵ > *Air Berlin 2008. évi őszi menetrendfüzete.*

²⁶ > *MTI: Általános, határozatlan idejű sztrájk Ferihegyen.*

²⁷ > *MTI: Ferihegyi sztrájk - a Malév határozatlan időre törli járatait. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - DÉLI ÖSSZEFOGLALÓ. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - Több járatot töröltek.*

²⁸ > *MTI: Ferihegyi sztrájk - elindult néhány járat délután Ferihegyről. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - mintegy 50 járatot töröltek Ferihegyen.*

utasai gond és fennakadás nélkül átszállhattak csatlakozó járatukra, azonban a 2B-re érkezők esetében az utasbiztonsági ellenőrzést is csak beléptetésüket követően, az induló oldalon végezték el. Ez azok részére okozhatott gondot, akik nem rendelkeztek a részükre szükséges schengeni vízummal vagy tartózkodási engedéllyel, illetve akik beléptetésének megtagadására jelzést helyeztek el a Schengeni Információs Rendszerben.

A munkabeszüntetés első napjának estéjére rendeződött az utasforgalom szükség-helyzetben kialakult ellenőrzésének rendje; késésekkel ugyan, de az induló járatok már mind felszállhattak. Másnap az utazni szándékozók jelentős száma miatt számottevő sorok alakultak ki, annak ellenére, hogy a korábbiánál több ellenőrző folyosót nyitottak meg az utasok biztonsági ellenőrzéséhez.²⁹ Az első napon a 250 járatból végül csak 50-et kellett törölni, a második napon pedig 125 indulóból 13-at és 139 érkezőből 17-et.³⁰ Ez arányaiban majd a következő napokban hasonlóan alakult, de a korábbiánál nagyobb járatörlésre már nem került sor. A tovább folytatott sztrájk idejére, a kieső létszám munkáját 2008. december 16-tól az azonnali hatállyal szerződtetett 38 görög utasbiztonsági ellenőr átvette.³¹ A járatok, néhány törléstől eltekintve, kisebb késésekkel rendszerben közlekedtek. A munkabeszüntetés – egyre kisebb részvétel mellett – azonban még két hétig tovább folytatódott. A következő hét közepétől, december 17-től lényegében zavartalanra utasforgalom ellenére, továbbra is csak Ferihegy 2B induló oldalán keresztül közlekedhetett valamennyi Budapestről külföldre utazó utas. Ez továbbra is a Schengen-belső viszonylatú utasok kétszeri határforgalom-ellenőrzését tartotta fenn. A sztrájk előre haladtával, a közelgő karácsonyi ünnepek miatt megnövekedett forgalom, végül legfeljebb csak kisebb késéseket eredményezett.³² December 23-a 22 órától a munkabeszüntetést a részt vevő szakszervezetek felfüggesztették, s ez lehetővé tette, hogy december 26-án hajnalban újra megnyissák Ferihegy 2A utasforgalmi épületet, ezzel helyreállt a határforgalom ellenőrzésének korábbi rendje is. Másnap, december 27-én hajnali 4 órától már Ferihegy 1-ről is rendszerben indultak járatok és egyúttal fogadta is az érkező utasokat.³³

A szakszervezetek és a *Budapest Airport Zrt.* közötti tárgyalások megakadásával, 2009. január 19-én 16 órakor folytatódott az addig felfüggesztésre került utasbiztonsági ellenőrök munkabeszüntetése. Annak ellenére, hogy a munkavállalók kétharmada felvette, folytatta a munkát, bezárták Ferihegy 1-et, s az induló utasforgalmat ezúttal is kizárólag 2B-n keresztül engedték át, ahol ezúttal azonban biztosították a Schengen-külső viszonylatból érkező átszállók ellenőrzését is.³⁴ A Schengen-belső járatok utasai ezúttal is kétszeres határforgalom-ellenőrzésnek lettek alávetve, a fent leírtak miatt. Azonban járatörlésekre ezúttal már nem került sor, de az utasbiztonsági ellenőrzés korlátozott áteresztőképessége és a csúcsidőkből sok utas miatt ismételten nagy tömeg torlódott fel az útlevélkezelő fülkék előtt. A munkabeszüntetést január 21-én 6 órakor végleg befejezték; a 2A utasforgalmi épület induló szintjének megnyitására néhány

²⁹ > MTI: Ferihegyi sztrájk - BA: javul a helyzet a reptéren. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - Estére normalizálódott a helyzet Ferihegyen. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - Káosz nincs, de hosszú sorok vannak Ferihegyen.

³⁰ > MTI: Ferihegyi sztrájk - lassult a forgalom délutánra.

³¹ > MTI: Ferihegyi sztrájk - lényegesen többen vették fel a munkát a reptéren. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - Súlyos hibát nem vétenek az utasbiztonsági ellenőrök.

³² > Egyre többen veszik fel a munkát Ferihegyen - tovább javul a helyzet a repülőtéren. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - BA: A dolgozók 70 százaléka felvette a munkát, a forgalom zavartalan. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - Folyamatos a kiszolgálás Ferihegyen. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - Gördülékeny forgalom szerda délután.

³³ > MTI: Ferihegyi sztrájk - Eredmény nélkül folytatódna a tárgyalások. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - megnyílt a 2A terminál.

³⁴ > MTI: Ferihegyi sztrájk - A forgalomban nincs fennakadás.

órával később került sor. Az 1-es terminál újbóli megnyitására január 25-ig kellett várni.³⁵

Svájc 2008. december 12-étől teljes körűen alkalmazta a Schengeni Egyezményt, ezáltal a szárazföldi határok a schengeni (a Tagállamok egymás közötti viszonylatában határforgalom-ellenőrzéstől mentes) térség részévé vált. A repülőtereken, a légi határok esetében ez 2009. március 29-től volt alkalmazandó.³⁶ A ferihegyi repülőtér esetében a svájci csatlakozás, éves szinten megközelítőleg 400 ezer utas határforgalom-ellenőrzésének csökkenését eredményezte.

Különböző okból kifolyólag, **csoportosan külföldön rekedt magyar állampolgárok hazaszállítását** már az 1990-es évek elejétől általában a *MALÉV* repülőgépei teljesítették, megbízás alapján. Továbbra is előfordult, hogy fizetéseképtelenné váló, vagy csődeljárás alá került utazási iroda utasait szállította haza a magyar légitársaság, eseti megbízás alapján. Azonban egyes alkalomkor súlyos természeti katasztrófa vagy kialakult háborús helyzet miatt volt szükség rendkívüli út teljesítésére. Az egyik jelentősebb szervezést igénylő esemény a 2004. december 26-ai dél(kelet)-ázsiai szökőár (cunami) miatt Thaiföldön, Sri Lankán és a Maldív-szigeteken hazaszállításukra várakozó magyarok mielőbbi Budapestre, illetve a kirepülő utakon segélyszállítmányok és mentőcsapat térségbe fuvarozása volt. A magyar légitársaság végül három járatot teljesített, s Bangkokból, Colombóból, illetve a maldív fővárosból Dubai-ba odaérkező személyeket szállította Ferihegyre, valamint előbbi két helyre gyorssegélyt vitt Magyarországról.³⁷ A libanoni Bejrút ellen Izrael 2006. július 13-án légi támadást indított. Mivel az első nap, a bejrúti repülőtér bombázása azt használhatatlanná tette, ezért a *MALÉV* másnap, 14-én felfüggesztette a Budapest–Bejrút járatait. A Libanonban tartózkodó, elutazni szándékozó nagyjából száz magyar állampolgár hazajutására az egyedül lehe-

³⁵ , *MTI: Ferihegyi sztrájk - Felfüggesztették a munkabeszüntetést. ; MTI: Ferihegyi sztrájk - Megkezdődött az egyeztetés. ; MTI: Vasárnap reggeltől újra megnyílt a Ferihegyi 1-es.*

³⁶ , 2008/903/EK. hat.

³⁷ Az utóbbi évtizedek egyik legpusztítóbb természeti katasztrófája történt meg 2004. december 26-án. A Szumátra-sziget és az Andaman-szigetek vonalából, tengeralatti földrengés hatására kiinduló szökőár az Indiai-óceán északkeleti és középső részét érintette legsúlyosabban. Az akár több méter magas árhullám legkevesebb 184 ezer ember halálát okozta, közel háromnegyedét Indonéziában. Az anyagi kár szintén hatalmas volt az érintett térségben, amelyet majd súlyosított az elmaradó idegenforgalmi bevételek hiánya is. Azok a hónapok a térségben üdülési időszaknak számít az Európából utazni vágyók körében, ezért csak Thaiföldön közel 2 és fél ezer halott (az ottani áldozatok közel fele) külföldi volt.

A *MALÉV* a térségben rekedt magyarokért mentesítő eseti különjáratokat indított. Az első magyar repülőgép december 27-én indult a maldív-szigeteki Male repülőtéréről Budapestre, fedélzetén 17 magyar és 41 külföldi utassal. A ferihegyi leszálláskor, másnap hajnali 4 órakor a *MALÉV* vezérigazgatója is személyesen közben járt a repülőjáratról továbbutazók gördülékenyebb ügyintézésének lebonyolításában. A következő magyar repülőgép december 28-án indult Budapest–Bangkok–Colombo–Budapest útvonal teljesítésére. A délkelet-ázsiai útvonalon 10 főnyi magyar egészségügyi és katasztrófavédelmi csoport utazott Sri Lankára, akik nagy mennyiségű gyógyszert is vittek gyorssegélyként. Szintén kiutazott a *Külgyminisztérium* egyik konzulja is, aki a hazautazás szervezésében és az elveszett útlevelek helyett a hazatérési úti okmányok kiállításában, majd a még keresett magyar állampolgárok felkutatásában segített. A Thaiföldön és Sri Lankán várakozó, hazatérni kívánó összesen 52 magyar és 1 lengyel állampolgár december 30-án érkezett meg Budapest-Ferihegyre. A szökőárat követően, a Maldív-szigeteken kint maradt 148, döntően magyar turistát január 2-án szállította haza a Maléből induló utolsó *MALÉV* szerződéses járat. A Bangkok–Dubai–Budapest útvonalat teljesítő újabb repülőgép Thaiföldről 109, az Egyesült arab Emírségekben további 50, odáig sikeresen eljutó utast vett fedélzetére, s január 4-én szállt le a magyar fővárosban. (A kifelé menő repülőgép 500 kg gyógyszer-segélyt fuvarozott Thaiföldre.) A magyar légitársaság és szerződéses ügyfelei ezt követően felfüggesztették a malei és a phuketi útvonalakat (ezeket majd csak a következő téli menetrendi idényben indították újra). A *MALÉV* a még az érintett térségben tartózkodó magyarok összegyűjtésére és segélyek kiszállítására az utolsó járatot január 7/8-án teljesítette Bangkok–Colombo–Budapest útvonalon. Ekkor tértek haza a Sri Lankán másfél hetet dolgozó egészségügyi és katasztrófavédelmi csoport tagjai is.

› Az iszonyat napjai. ; *Délkelet-ázsiai földrengés - a Malév charterjáratokat töröl.* ; *MTI: Hazaérkezett a magyar orvoscsoport. ; MTI: Még sajnos mindig lehet magyar áldozat. ; N. I. ; SzSzandra ; TORONYI: Kimenekítik a magyarokat. ; TORONYI: Szökőár után járvány.*

tősségként a 120 km-re lévő szíriai fővárosba, akkor már csak kerülőúton történő átjutás, majd onnét hazarepülés kínálkozott. Az Európába utazni, vagy hazatérni kívánók várható nagy száma miatt a *MALEV* a szomszédos, szíriai Damaszkuszából július 15-én teljesített útvonalát egy mentesítő járattal kiegészítette. A reggel Budapestre érkező két repülőgéppel összesen 243 utas érkezett Ferihegyre, akik közül 203 fő továbbutazott más európai légi kikötőkbe.³⁸ Az ilyen, jövőbeni eseményekre történő gyors reagálás elősegítésére a *MALEV* és a *Külgügyminisztérium* illetékesei 2008. május 30-án egyetértési nyilatkozatot írtak alá. A már korábban is fennálló együttműködés alapján kidolgozott irat értelmében, a válsághelyzetekben (katasztrófák, fegyveres konfliktusok során) csoportosan külföldön rekedt, bajba jutott magyarok, és az Európai Unió más állampolgárai Magyarországra szállítását a *MALEV* hajtotta végre.³⁹ Ez alapján a *MALEV* egyik repülőgépe részt vett a 2011. február végére kibontakozott líbiai polgárháború elől menekülni szándékozó magyar és más európai uniós állampolgárok Budapestre fuvarozásában. (Erre az Európai Unió magyar soros elnöksége idején került sor.) A magyar *Boeing 737-800*-as repülőgép február 27-én teljesítette a Tripoli–Budapest útvonalat, és 96, Líbiából elutazni szándékozó utassal tért vissza a ferihegyi légi kikötőbe.⁴⁰

A *MALEV* 2009. április 22-én nyitotta meg újra a Budapest–Szentpétervár járatot, majd április 29-től a moszkvai járata, egy év után – Domogyedovo repülőtér helyett – ismét Seremetyevora közlekedett. A magyar vállalat csak fél évig, 2009. március 30-a és 2009. novembere között repülte a Budapest–Iasi járatot, amelyet elsősorban gazdasági okok miatt szüntek meg. A *MALEV* 2009. június 15-től szintén rövid ideig üzemeltette a Budapest–Ungvár heti kettő járatát, amelyet egy ukrán féllel közösen, 30 fős *Embraer EMB-120*-es repülőgéppel teljesítettek.⁴¹ A *MALEV* a 2009. október végétől életbe lépő menetrendi időszakban felfüggesztette a Budapest–Ljubljana és Budapest–Dublin járatait, utóbbit 2010. március 28-val újra megnyitotta. (A *MALEV* a korábbi belföldi buszos járatai példája alapján, 2009. augusztusában Kassára és Pozsonyba nyitott közvetlen útvonalat, amely a légi járatainak ráhordó feladatát látta el a két szlovákiai városból. Azonban utóbbi viszonylatában hamarosan megszüntetésre került a kapcsolat.)

A Ferihegy 2 utasforgalmi épületek bővítésére készült tervek alapján, – a 2A és 2B csarnokai között álló – „G”-szárny, irodaépület bontását 2008. végén kezdték meg. A munkálatok, építkezések idejére, a két terminál induló utascsarnokának összekötésére

³⁸ > *Europress*: Nyílt háború Izrael ellen. : [A tv2 magyar kereskedelmi televízió-csatorna 2006.07.15-ei 18:30-as kezdésű hírműsorának képi tudósítása; web: <https://nava.hu/id/165892> (megtekintve 2019.01.17. 14:00)]

³⁹ > *MTI*: Menekítés.

⁴⁰ A magyar kormány – részint, mint soros elnökként az uniós polgárok külföldi védelméért is elkötelezett tagállam – az észak-afrikai országban rekedt magyar és más uniós állampolgárok kimenekítésére 2011. február legvégén különjáratot szervezett. A *MALEV* légijárműve által február 27-én teljesített útjára a *Terror-elhárítási Központ (TEK)* munkatársai mellett a *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Szakértői Alosztályának* két okmányvizsgáló beosztottja is kiutazott. Utóbbiak feladata a repülőgépre Líbiában felszállók úti okmányainak előzetes ellenőrzése volt. Az utasok poggyászaiknak vizsgálatát robbanószér-kereső szolgálati kutya segítségével hajtották végre a *TEK* munkatársai. A MA-1304 járat-számon Tripoli–Budapest útvonalon hazatért HA-LOH lajstromjelű *Boeing 737-800*-as repülőgép végül 96 személyt – köztük 24 magyart állampolgárt, továbbá két fő nem uniós ország honosát – szállította Budapestre. Az utasokat a Ferihegy 1 utasforgalmi épület előtti gépállóhelyről egyből buszokkal a *Terror-elhárítási Központ* budapesti Hős utcai laktanyájába fuvarozták. Ott, az annak központi étkezdéjében felállított asztaloknál két, az *RRI Ferihegy II. KHO* állományába tartozó rendőr által – szükség esetén mobil okmányleolvasó-készülékeikkel – megtörtént a személyek útvélel-ellenőrzése, illetve egy pénzügyőr révén a vámvizsgálatuk. Esetleges vízumkiadás végett a *Bevándorlási és Állampolgársági Hivatal (BÁH)* munkatársai is a helyszínen tartózkodtak, a szükséges technikai berendezésekkel (két vízum kiadására sor is került). A légi utasoknak repülőtértől eltérő helyszínen végrehajtott határforgalom-ellenőrzése továbbra is rendkívül ritka volt és maradt.

⁴¹ > *MTI*: *Légi járat Ungvár és Budapest között.*

300 méternél is hosszabb utasfolyosót építettek a légi oldal felé, amelyet október végén nyitottak meg. Ekkor történt meg az átszálló útlevelezőfülkék áthelyezése Ferihegy 2B induló tranzit várójának északi széléhez, ahonnan a kerülőfolyosó kezdődött 2A irányába. Itt négy kiléptető és – párhuzamosan, de valamelyest elcsúsztatva, üvegfallal elkülönítve – ugyanennyi beléptető munkaállomás biztosította az átszálló, Schengen-belső és -külső viszonylatokat váltó utasok határforgalom-ellenőrzését. A lebontott épületrész helyén, 2009. június 10-én BAJNAI Gordon miniszterelnök és a repülőtér vezetése ünnepélyes keretek között elhelyezték a leendő „SkyCourt” („Égi Udvar”) alapkövét, amelyet az eredeti tervek szerint 2010. nyarán átadtak volna az utasforgalomnak.⁴² Az épületet TIMA Zoltán és a *Középülettervező Zrt.* munkacsoportja tervezte, a kivitelezést a *KÉSZ Építő Zrt.* végezte.⁴³ Azonban az építési munkák csak 2009. szeptember végén kezdődtek meg, az addigra már kiásott alapokban. (XXII. sz. melléklet) A vascsövekből és -gerendákból készített, ívelt tetőszerkezet kialakítását 2010. május végére fejezték be, azonban annak üveggel és fémmel való befedése csak július közepére készült el (a külső burkolási munkálatok október végéig tartottak). Eközben már dolgoztak a belső termék kialakításán is.

A Ferihegy 2A utasforgalmi épületben, 2009. szeptember 26-án, nem sokkal este 19:40 után – a leendő SkyCourthoz kapcsolódó építkezési munkálatok során átvágott magasfeszültségű elektromos kábel miatt – teljes áramszünet lépett fel. Ebből kifolyólag a Schengen-belső utasforgalmat – a határforgalom-ellenőrzés teljes kiterjesztése mellett – Ferihegy 2B terminálról bonyolították le. Ez esetben, azonban a Schengeni Tagállamok repülőtereire közlekedő járatok utasai a kilépő határforgalom-ellenőrzést követően Ferihegyen nem kerültek beléptetésre („visszaléptetésre”), az ő járataik is a 2B induló utascsarnokából közlekedtek, és az érkező járatokról is csak itt mehettek keresztül. Az érintett 35 járat kisebb késéssel ugyan, de rendben indult és érkezett. Ferihegy 2A utasforgalmi épületben – az áramellátásának visszaállítását követően nem sokkal – 2009. szeptember 27-én 16:30-kor állt helyre az utasforgalom.

A folyamatosan növekvő forgalom miatt, a Ferihegy 1 utasforgalmi épület leghatékonyabb üzemeltetése érdekében, a forgalmi sajátosságait kihasználva, a Schengen-külső induló határterületet 2009. február 16-tól kezdődően felváltva használták külső vagy belső viszonylatok esetén (elnevezése „felxi-terminál” lett). Ez a határrend módosításával úgy valósult meg, hogy a terület folyamatosan nyitva állt az utasbiztonsági ellenőrzésen átesett utazóközönség előtt, így a Schengen-belső forgalomban utazók akkor is tartózkodhattak ott, ha járatuk nem azoktól a kapuktól indultak. Azonban Schengen-külső járat indulása előtt bő egy órával az útlevelezőfülkék mögötti három beszállító-kapu várótermét kiürítették, a fülkék átjáróit lezárták, és a mellékhelyiségeket átkutatták, hogy ott útlevelezőellenőrzésen át nem esett személy ne tartózkodhasson. Ezt követően az onnan induló járat(ok) beszállításának végéig Schengen-külső határterületként üzemelt. A járat indulását követően a terület ismét átkutatásra került, majd az útlevelező rendőrök ismét összenyitották a Schengen-belső, nagyobbik induló váróteremmel, növelve annak befogadó-képességét.

A ferihegyi légi utasforgalom ellenőrzéséért felelős *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság*on 2009. október 1-jétől életbe lépett az új állománytábla, amellyel részben átalakították a *Ferihegy-2. HEO* szerkezetét. Az Igazgatóság átszervezésével, 2009. november 1-jén létrehozták a repülőtéri rendőrségi részfeladatokat egy szervezeti elembe

⁴² , MTI: Folyamatosan áll vissza az áramszolgáltatás Ferihegy 2A terminálján.

⁴³ , PAPP

összefogó *Ferihegy I. Közrendvédelmi és Határellenőrzési Osztályt (KHO)* és *Ferihegy II. Közrendvédelmi és Határellenőrzési Osztályt*. Előbbi illetékessége *Ferihegy 1*, utóbbi *Ferihegy 2* utasforgalmi épület területére, valamint az oda vezető, közforgalom számára megnyitott magánutakra terjedt ki. Az újonnan létrehozott *KHO*-k alosztályokra tagozódva látták el a közrendvédelmi, a határellenőrzési és az utasbiztonság-ellenőrzési feladatokat is. Ezzel egy időben az addigi *Határrendészeti Osztályt* alosztállyá alakították át, immár az újonnan létrehozott *Határ- és Idegenrendészeti Osztályon* belül.⁴⁴ Ennek következtében a *Szakértői Alosztályt* – létszámának, feladatának, és az igazgatóság területére kiterjedő illetékességének megtartása mellett – *Ferihegy II. KHO* alá rendelték, amelynek illetékességi területén a közokirat-hamisítások felfedezésének, illetve a rendvédelmi intézkedések döntő többsége keletkezett. A *Légitolonc Alosztály* változatlan alapfeladatok mellett, az *RRI 2009. őszi átszervezésével* a *Határ- és Idegenrendészeti Osztály* alá került betagozásra. Az alosztály a 2011. március 1-jén létrehozott *RRI Általános Igazgatóságon* belül, az ismét létrehozott *Idegenrendészeti Osztály* alatt folytatta tevékenységét.

A **sármelléki repülőtér** Schengen-belső viszonylatai mellett, 2008. március vége és október vége között az ír *Ryanair* újra üzemeltette a London–Stansted–Sármellék útvonalát.⁴⁵ A sármelléki polgári repülőtér 2008. augusztus 28-tól vámúttá lett nyilvánítva, s 2009. január 10-től országos jelentőségű, állandó nemzetközi személy- és immár áruforgalmat is lebonyolító légi határátkelőhelyé került átminősítésre.⁴⁶ Azonban az ír légitársaság 2008. őszén kivonult a Balaton melléki légi kikötőből, megszüntetve valamennyi viszonylatát. Ebből eredően, a sármelléki repülőtér fenntartója 2008. novemberében, a téli menetrendi időszak erejéig üzemem kívül helyezte a létesítményt. A következő év nyári menetrendi időszakában csak a térség szállodáinak anyagi hozzájárulásának segítségével tudták újra nyitni a légi kikötőt. Az üzemeltetési joggal rendelkező vállalat ellen 2009. őszén felszámolást rendeltek el.⁴⁷ Mindezek ellenére, a sármelléki repülőtér 2010. májusától I. osztályú, nemzetközivé nyilvánított kereskedelmi repülőtér minősítést kapott.⁴⁸

Győr-Pér repülőtér esetében a 2007. évtől kezdődően vált számottevővé az áruforgalom, igaz azt döntően a nem kereskedelmi célú forgalom tette ki. Már abban az évben 101,5 tonnát rögzítettek (az előző évi 18,6 tonnához képest), 2008-ban 171,6, 2009-ben 274,6, majd 2010-ben 528,3, míg 2011-ben 252,1 tonnát szállítottak e légi kikötőn keresztül, bel- és külföldre. (Az ezt követő években a forgalom 91 és 173 tonna között váltakozott.)⁴⁹

Az európai légiközlekedést jelentősen befolyásolta az **izlandi Eyjafjallajökull tűzhányó 2010. évi kitörése**. A 2010. április 14-én kezdődő természeti esemény miatt, a vulkáni hamu alkotta felhő kelet- és délkelet felé haladt. A hamu összetételét elemezve, igen rövid időn belül megállapították, hogy az a repülőgépek hajtóműveiben végzetes károsodást okozhat. Ennek következtében Európa számos országának légterét és repülőtérének forgalmát fokozatosan leállították, köztük a londoni, amszterdami, frank-

⁴⁴ Ezzel a 2007-re, a *Rendőrség és Határőrség* összevonására elkészített tervek közül a *BHI* tervezetéhez hasonló, de azt módosító (például a *Bűnügyi Szolgálat* létrehozásával, később neve a *Bűnügyi Igazgatóságot* létrehozó) szervezeti felépítése került megvalósításra.

⁴⁵ > *Ideiglenesen szünetel a menetrend szerinti légi utasforgalom Sármelléken.*

⁴⁶ > 2/2009. Korm. r. ; *Határőrség 1906-1945-2007.*: 33. p.

⁴⁷ > *Ideiglenesen szünetel a menetrend szerinti légi utasforgalom Sármelléken.* ; SZO/112-47/2012 Hívíz ísz. ; *Tárgyalnak a sármelléki repülőtér újraindításáról*

⁴⁸ > 159/2010. Korm. r.

⁴⁹ > [*A Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a magyarországi repülőterek 2004. és 2016. közötti forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2017.04.20. 11:00]

furti, párizsi légikikötőket is. A légkörbe jutott hamu alig két napon belül megközelítette Magyarországot is. Ennek okán a *Nemzeti Közlekedési Hatóság* a teljes magyar légteret 2010. április 16-án 19:00 órától lezárta minden légijármű közlekedése előtt. Ezzel leállt a Budapest Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér és minden más magyar légikikötő forgalma, így mindennemű légi határforgalom is szünetelt ekkortól. A Budapestre érkező utolsó járat a *Lufthansa* – a rendkívüli repülési körülmény miatt kerülő úton közlekedő – Szentpétervárról Németországba tartó járata volt, amely a bevezetett korlátozás miatt a magyar fővárosban szakította meg útját, ahol 18:58-kor szállt le. A *MALEV* az aznap teljesítendő több, mint 50 járatából 44-et törölt (a nagy arány a célállomásokon már napközben bevezetett zárlatok miatt adódik). A nemzetközi utasvárókban kora délután még száz fő tartózkodott, de az első éjszakára mindössze egy család maradt ott, akik nem rendelkeztek a belépéshez szükséges, Magyarországra is érvényes vízummal. A forgalom a sármelléki és debreceni légi kikötők mellett a többi vidéki repülőtereken is leállt. (Ebből adódóan *Magyar Államvasutak* és külföldi vasúttársaságok által Magyarországról üzemeltetett prágai és müncheni járatain érezhetően megnövekedett a forgalom.)⁵⁰ A budapesti és vidéki repülőterek légi forgalma – több mint két nap elteltével – 2010. április 19-e 12:00-kor indult meg, amikor a magyar légtér egészében feloldották a zárlatot (a 7.500 méter feletti légteret már másfél órával korábban, 10:36-kor megnyitották). Azonban az indított járatok eleinte még függtek a fogadó repülőterek, és a megközelítéshez igénybe venni kívánt légterek megnyitásától.

A sármelléki repülőtér – immár második alkalommal – közel fél éves teljes szünetet követően, új üzemeltetővel, az *FB Airport Kft.*-vel 2010. április első harmadában nyílt meg újra a közforgalmi repülés előtt. Azonban napokon belül le kellett állítani a légiközlekedést a vulkáni hamu Magyarország fölé áramlása miatt, annak átvonulása idejére.⁵¹ Az országos repülési korlátozások feloldása után a Zala megyei repülőtéren zavartalanul folytatódott a légi forgalom. A korábbi évek jelentős utasforgalma – az alacsony árfekvésű járatok elmaradása miatt – tartósan visszaesett, az már nem érte el évente a 30 ezer főt sem. A nemzetközi áruforgalom egyes években ismét megnőtt, bár a korábbi csúcserőteket nem érte el, azonban már néhány tengerentúli útvonalon is szállítottak teherárut. A 2009. évi 46,5 tonnáról 2010-ben 264,8 tonnára, majd 2011-ben 317,15 tonnára nőtt ezek forgalma, ellenben az ezt követő időszakban a húsz tonna határt is csak egy alkalommal, majd 2014-ben haladta meg (akkor 28 tonnányit bonyolítva).⁵²

A Ferihegy 2B utasforgalmi épület érkező határterületének 13 beléptető fülkéből álló sorát 2010. elején kezdték meg átépíteni. A munkálatok idejére, több ideiglenes megoldás keretében először 6-ra, majd 4-re csökkentették az útlevel-ellenőrző munkahelyek számát. A új útlevelkezelő fülkesort 2010. május 27-én adták át, amely – a korábbiaknak a határrendészeti irodák felőli részén, közel 90 fokkal elforgatva – négy magasított fülkében 8 munkahelyből állt.

A *MALEV* négy *Bombardier (Dash-8) Q400*-as turbó-légcsavaros repülőgépe közül az első 2008. november 27-én érkezett Budapestre.⁵³ A magyar vállalatnál rendszerített ülés-elrendezés alapján akár 72 utas is tudott szállítani, legfeljebb 2.500 km

⁵⁰ › *MTI: Vulkánkitörés - Hamarabb ér Magyarország fölé a hamufelhő.* ; *MTI: Vulkánkitörés – Ismét korlátozzák a repülést a magyar légtérben.* ; *MTI: Vulkánkitörés - Üresek a ferihegyi várók, a MÁV bővíti a szolgáltatását.*

⁵¹ › *MTI: Vulkánkitörés - Üresek a ferihegyi várók, a MÁV bővíti a szolgáltatását.*

⁵² › *MTI: Télen is nyitva tart a sármelléki repülőtér.* ; [*A Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a magyarországi repülőterek 2004. és 2016. közötti forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2017.04.20. 11:00]

⁵³ › BAKOS – CZIGLER – HARANGOZÓ: 303. p.

távolságba. E repülőgépek forgalomba állítását követően, a légitársaság a *Fokker 70*-es típusait 2010. január végén kivonta a menetrendi forgalmából, amelyek közel tizenöt évet szolgáltak a *MALEV*nél. Ekkortól a magyar társaság színeiben két típus repült: 18 darab *Boeing 737*-es típusváltozat és a 4 darab *Q400*-as repülőgép.

A *MALEV* tizennyolc év után, 2009. december 14-én indította újra a Budapest–Belgrád útvonalát, amelyet a következő nyári hónapokban heti 13 alkalommal teljesített. Azonban e viszonylatot 2010. október 31-től napi egyszeri rendszerességre, azaz heti 7 alkalomra mérsékeltek.⁵⁴ A *Ryanair* 2010. tavaszán újraindította a korábban megszüntetett Glasgow–Prestwick–Budapest járatát, amelyet ekkor heti kétszer üzemeltetett. Azonban e légitársaság 2010. október vége folyamán megszüntette valamennyi Budapestre teljesített útvonalát, s a nyári menetrendi időszak végével, október 29-vel kivonult a magyarországi piacról. (A *Ryanair* már korábban tett olyan bejelentést, hogy a vállalatvezetés részéről magasnak vélt repülőtéri illetékek és díjak miatt 2008. novemberétől megszünteti valamennyi viszonylatát.⁵⁵ Még ez előtt, 2005. novemberében az *easyJet* fontolt számottevő járatcsökkentést az akkori, légitársaságokat terhelő szolgáltatások árának általa megítélt drágasága miatt.⁵⁶)

A 2010. év júliusában, hetente a Budapest Férihegy Nemzetközi Repülőtérrel indulva, illetve e légi kikötőbe érkezve összesen 780, Schengen-külső útvonalon közlekedő menetrend szerinti járat közlekedett (azaz irányonként 390 légi jármű). Ebből, az alacsony árfekvésű légitársaságok által üzemeltetett 92 járatpár Férihegy 1-en, míg a fennmaradó 688 Férihegy 2B-n keresztül üzemelt. A határforgalom ellenőrzés alá eső napi átlagban 56 menetrendi járatot jelentett, amely mellett több szerződés szerinti is érkezett, illetve ugyanennyi indult is (ebből 6–7 járat Férihegy 1-et vette igénybe). (Természetesen több, különösen Schengen-belső menetrend szerinti viszonylat idényjellegű volt, igazodva a nyaralók, különösen a tengerpartra utazók igényeihez.) Budapestről a legkiterjedtebb Schengen-külső légi kapcsolat az Egyesült Királysággal volt: irányonként heti 83 járat közlekedett e viszonylatban. Ebből csak a London környéki légi kikötőkbe London·Gatwickre, London·Heathrow-ra és London·Lutonra 69 járatpár üzemelt (ezek az összes Schengen-külső forgalom 17,7 %-át tették ki). Ugyanezen időszakon belül, szintén irányonként összesen további 14 alkalommal vidéki (angliai és skóciai) repülőterek voltak elérhetőek: Bristol, East Midlands, Glasgow és Manchester, utóbbi heti 7 alkalommal. Budapestről további forgalmas viszonylatok voltak ebben az időszakban: Bukarest 31, Tel Aviv 21, Isztambul és Kijev 15–15 járat, 14–14 menet üzemelt irányonként Kolozsvárra, Moszkva·Seremetyevóra, Szkopjébe és Zágrábba, 13–13 Belgrádba és Tiranába, valamint 12 Kisinyovba. (A járatok gyakorisága és a rendelkezésre álló ülőhelyek aránya az egyes viszonylatokban üzemeltetett különböző repülőgéptípusok miatt igen eltérő lehetett.⁵⁷) Hosszújáratú tengerentúli járat ekkor New York·JFK viszonylatban közlekedett, heti 7 alkalommal irányonként, a *Delta Air Lines* üzemeltetésében, továbbá Pekingből 4 alkalommal a *Hainan Airlines* fenntartásában; valamennyin *Boeing 767*-es típust közlekedtettek.⁵⁸

Az Európai Unió repülőterei utasbiztonsági ellenőrzéseinek alaposságát és eredményességét időről időre, rejtetten is vizsgáztatják. Az egyik ilyen, ICAO megbízottai

⁵⁴ > Budapest Airport 2010. évi nyári menetrendfüzete. ; Budapest Airport 2010. évi téli menetrendfüzete.

⁵⁵ > i, szl: Kivonul a téli hónapokban a budapesti...

⁵⁶ > MTI: Az easyJet drágállja Férihegyet.

⁵⁷ Például, a heti 14–14 járatpárral fenntartott moszkvai és zágrábi viszonylatok esetében, előbbin akár 16 ezer utast is szállíthattak volna egy hét folyamán, míg utóbbin valamivel kevesebb, mint 4 ezret. Ezt, az adott útvonalakat teljesítő, eltérő utasbefogadó-képességű repülőgép-típusok eredményezték.

⁵⁸ > Budapest Airport 2010. nyári menetrendfüzete.

által végzett ellenőrzés eredménye miatt, az Európai Unió határozata értelmében 2010. július 25-én a budapest-ferihegyi nemzetközi légi kikötőt utasbiztonsági szempontok tekintetében „nem biztonságos” repülőterek közé sorolták át (vissza). Ekkortól valamennyi külföldi – akár Európai Unió és / vagy Schengeni Államokon belüli – repülőterekre Budapestre érkező átszálló utasoknak is ismételt utasbiztonsági ellenőrzésen kell átesniük. (Ilyen átminősítésre még 2006. augusztusa és 2007. december 7-e között is sor került.) Az eredeti állapot – azaz utasbiztonsági szempontból „biztonságos” és határforgalmi szempontból a maradéktalan „Schengen-belső” érkeztetés – az ismételt, s ezúttal sikeres európai uniós ellenőrzést követően, csak három és fél hónap elteltével, 2010. november 12-én állt helyre.

A budapesti nemzetközi repülőtér 2010. évi összes, 8.190.089 fős forgalmából 2.998.120 utas közlekedett Schengen-külső – vagyis határforgalom-ellenőrzés alá eső – útvonalon. Ezek közül az Egyesült Királyság repülőtereinek viszonylata, 956.350 személlyel volt a legjelentősebb (a Schengen-külső viszonylat 31,9 %-a, míg az összesnek 11,7 %-a; ezen belül London-Luton 335.357, London-Heathrow 247.074, illetve London-Gatwick 226.948 fő). Ezt követően Törökország 238.910 utassal (ezen belül Isztambul-Atatürk 147.695, illetve Antalya 80.011), Románia 212.165 (Bukarest 122.193, Marosvásárhely 56.151), Írország 194.188 (Dublin 194.063), Izrael (Tel Aviv-Ben Gurion) 191.813 és Oroszország 141.798 fővel (Moszkva-Seremetyevo 123.731) volt kiemelkedő. A budapesti repülőtéren az összes nem-kereskedelmi, azaz elsősorban „kisrepülőgépes” forgalom ugyanakkor 5.875 járatot és 15.579 utast teljesített valamennyi viszonylatban. Az Európai Gazdasági Térségen kívüli viszonylatban szállított (érkezett és indított) légi teheráru- és postaküldemény-forgalom 18.687,83 tonnát tett ki az összes 65.514,43 tonnából (azaz a teljes forgalom 28,52 %-át jelentette). (Azonban az összesített, teljes értékből a megküldött statisztika 17.843,2 tonna származását nem rögzítette. Ebből eredően, ennek ismeretlen hányada érkezett a vámhatáron kívülről.) A legforgalmasabb viszonylat Kína volt 13.775,5 tonnával, amelyet az Amerikai Egyesült Államok követett 1.716,52 tonnával, majd Szerbia a harmadik helyen, 995 tonnával szerepelt (Svájc viszonylatában 540,17 tonna forgalom volt rögzítve). Az Európai Gazdasági Térségen kívülről érkező teheráruk és postaküldemények tömege 16.413,38 tonnát tett ki (az összes érkező áru 41,31 %-a; a vámhatáron kívüli viszonylat forgalmának 86,14 %-át adta a behozatal), az utasok személyi poggyászain kívül.⁵⁹ A 2010. évben, a ferihegyi repülőtéren Magyarország valamennyi Schengen-külső viszonylatú személyforgalmának 6,1 %-a haladt keresztül.⁶⁰

A debreceni repülőtér 2010-ben 24.415 utas vette igénybe, amelyből 22.095 fő kereskedelmi légi járatokkal utazott; itt ekkor összesen 1.546 repülőgép szállt le- és fel. Az utasok nagyobb hányada Schengen-belső viszonylatban közlekedett. Ugyanakkor a sármelléki FlyBalaton Repülőtér 14.828 fővel és összesen 533 érkező és induló járatral a harmadik helyen állt, a kereskedelmi járatokat pedig „csak” 7.395 személy vette itt igénybe.⁶¹ E személyek is elsősorban a határforgalom-ellenőrzés alá nem eső célállomások felé, illetve felől utaztak.

⁵⁹ > [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BFNR 2010. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2016.07.23. 22:00] ; *Magyar Statisztikai Évkönyv, 2010.*: 358. p.

⁶⁰ > [Az Országos Rendőr-főkapitányság http://www.police.hu/sites/default/files/HatarrendeszetSK%202019_12.pdf világhálós oldalon közzétett, a határrendészeti szervek 2019. évi országos (a 2010. évig visszavezetett) statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2020.02.04. 22:00]

⁶¹ > *Magyar Statisztikai Évkönyv, 2010.*: 359. p.

{ Nemzetközi kitekintés. } A lengyelországi Varsó-Okęcie Chopin Repülőtér összes utasforgalma – a belföldi és Schengen-belső viszonylatokkal együtt – 2010-ben 8.712.384 fő volt.⁶² Ugyanekkor a Prága-Ruzyně repülőtérén a 145.551 nemzetközi járáttal 11.442.844 fő utazott (további 114.014 személy belföldi útvonalakon közlekedett), míg a külföldi viszonylatú áruforgalom 57.729 tonnát tett ki.⁶³ A Bécs-Schwechat repülőtér összes utasforgalma – ideértve valamennyi nemzetközi és belföldi viszonylatot – a 2010. évben 19.691.206 főt tett ki, amelyből az átszálló utasok 5,9 millió főt jelentettek; a teljes áruforgalom ugyanitt 295.990 tonna volt.⁶⁴ A Bukaresti Henri Coandă Nemzetközi Repülőtér (Otopeni) 2010. évi teljes (kül- és belföldi) forgalma 4,9 millió utas volt, míg a szomszédos (elsősorban alacsony árfekvésű légitársaságok által használt) Bukarest-Băneasa légikikötőt 2,1 millió utas vette igénybe. A teljes magyar légi forgalom 2010. évi 8,276 millió utassal az Európai Unió 27 akkori tagállamának teljes – kül- és belföldi – légi forgalmának 1,04 %-át tette ki.⁶⁵

A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtérén a 2010. év folyamán 290 visszairányításra került sor elsősorban érvényes úti okmány vagy szükséges vízum hiánya miatt, illetve kisebb részben azt hamis, hamisított, más nevére szóló úti okmány felhasználása okán kezdeményezték. A budapesti légi kikötőben a 61 belépni szándékozó személy által elkövetett és felfedett közokirat-hamisítás bűncselekmény mellett további 39 fő ezt a Magyarországról kilépése vagy Schengen-belső viszonylatú utazása során követte el.⁶⁶

A Pécs-Pogányi Repülőtérén 2009-ben csak alkalmi nemzetközi repülések kerültek rögzítésre, azonban 2010. júniusa és augusztusa között heti egyszer – 30 fős repülőgéppel – ismét Pécs–Burgasz szerződéses nyaralójárat indult, a bolgár tengerpartra üdülni utazókat szállítva (az ekkor újra közlekedő korfui viszonylat Schengen-belső útvonal volt). A következő évben az említett útvonal szintén üzemelt a nyári hónapokban.⁶⁷ A Baranya megyei repülőtér 2006. tavasza és 2010. között összesen több mint

⁶² > [A Varsó Chopin Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. Web: <http://old.lotniskochopina.pl/en/airport/about-the-airport/statistics/passengers> (megtekintve: 2017.02.27. 23:30)]

⁶³ > [A Prága Václav Havel Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. Web: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/Contents.4/0/1E337BD5BC2CA67277EF768858778166/resource.p df> (megtekintve: 2017.02.28. 23:30)]

Prágában valamennyi viszonylat között Moszkva-Seremetyevo a 2. helyet foglalta el 474.024 utassal, majd London-Heathrow az 4.-et 403.735 fővel, míg a 10.-et Tel Aviv 243.675 személlyel.

⁶⁴ > [A Bécsi Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/IR/2017/04_Excel_Traffic_results_April_2017.xlsx (megtekintve: 2017.06.05. 23:00)]

⁶⁵ > *Energy, transport and environment indicators, 2013 edition.*: 131. p.; [A Központi Statisztikai Hivatal <http://stat.info.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a magyarországi repülőterek 2010. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2018.07.01. 23:00]

⁶⁶ > *FRAN – Q2 2011.*: 42–43. p.

A 2010. évben az Európai Unió és a Schengeni Térség repülőterein 7.046 belépni szándékozó személy esetében fedtek fel úti okmány hamisítást, jelentősen többet mint a szárazföldi és tengeri határátkelőhelyeken együttvéve. Az érkező utasok közül – a valamely meghatározott okból kifolyólag – összesen 51.012 fő beléptetését tagadták meg, s került visszairányításra (köztük a hamis / hamisított okmányt felhasználók is).

Az Európai Unióban és a Schengeni Térségben a 2010. évben azon utasok aránya, akik belépését megtagadták az Európai Unió és a Schengeni Térség összes 856,4 millió fős (Schengen-külső és Schengen-belső, a belföldivel számolt) légi utasforgalomhoz viszonyítva 0,06 % volt. Azonban a számok a nagy, a közepes és a kis repülőterek viszonyában jelentősen eltért; ez a részarány a sok millió utasforgalmat lebonyolító repülőtereken általában nagyobb, mint a néhány százezresek esetében. Ezt elsősorban a jelentős átszálló-forgalom, illetve az adott országnak a jogellenesen belépni / tartózkodni szándékozók részére gyakorolt vonzereje eredményezi.

> *Energy, transport and environment indicators, 2012 edition.*: 132. p.; *FRAN – Q2 2011.*: 42–43. p.

A visszairányítottak egy része menekültkérelmet adott be a határozat meghozatala előtt, vagy azt követően; így azokkal szemben az intézkedés végrehajtását a menekültügyi hatóság döntéséig felfüggesztették.

⁶⁷ > KASZÁS; BABOS: *Nem csak nyáron repülnének Pogányból.*

kétezer nemzetközi útvonalon közlekedő repülőgépet fogadott és indított.⁶⁸ A 2011. évben érezhető csökkenés következett be – döntően a jelentősen növekvő üzemanyagár miatt –, a járműforgalomban megközelítőleg csak száz olyan légi jármű volt, amely öt utasnál többet tudott szállítani, s ezeknek is csak egy része volt szerződéses utasjárat. A Pécs-Pogányról induló burgaszi charter-járat 2011-ben és 2012-ben is közlekedett a nyári hónapokban, előbbi évben a 30 fős repülőgépen átlagosan 90 %-os ülhely-kihasználtság mellett.⁶⁹ Az ideiglenes határnyitások alkalmával, a határforgalmat a *Baranya megyei Rendőr-főkapitányság Siklói Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztályának* kirendelt határrendész (útlevélkezelő) állománya ellenőrizte.⁷⁰ Azonban 2013-tól a pécsi repülőtérrel utasszállító szerződéses járatok már nem közlekedtek,⁷¹ a határforgalom-ellenőrzés alá eső viszonylatokban – eseti határnyitással – csak alkalmi utak fordultak elő kisrepülőgépekkel.

A **sármelléki repülőtér** Schengen-külső viszonylatának jelentős részét tették ki az időről-időre üzemelő oroszországi szerződéses járatok: így 2011. május végétől nyolc esetben szállítottak utasokat Moszkva és Sármellék között. Ez mellett, abban az évben hét német nagyváros repülőteréről érkeztek szerződéses járatok, menetrend szerint, amely egy részét a *Lufthansa* kisebb repülőgépeivel teljesített. Az addigi üzemeltető, az *FB Airport Kft.* 2011. november 5-én kénytelen volt a repülőteret bezárni, s felszámolása a hónap végén megkezdődött. A repülőtér forgalmában leginkább érdekelt – gyógyvize és gyógyturizmusa miatt több országban is széles körben ismert – Hévíz város önkormányzata, a két tulajdonos önkormányzattal kötött vagyongazdálkodási szerződés révén, 2012. március 28-án a sármelléki repülőtér üzemeltetésében kizárólagosságot szerzett. Üzemeltetése céljából még március 21-én az önkormányzat létrehozta a *Hévíz-Balaton Airport Kft.-t.* A Zala megyei Fly Balaton nemzetközi légikikötő neve 2012. tavaszától – az új tulajdonost is jelző, és az ott beutazó turisták körében is ismerősebb kiegészítéssel – Hévíz-Balaton Airport / Repülőtér lett (az utasforgalmi épület továbbra is PUSKÁS Ferenc labdarúgó nevét viselte). A *Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hatósága* 2012. április 11-én adta meg újra az előző év legvégén lejárt üzemeltetési engedélyt, ezzel a sármelléki repülőtéren április 14-én újra megkezdődött a légi forgalom. A napokon belül újrainduló kereskedelmi légi járatok mindegyike Schengen-belső, elsősorban németországi viszonylatok voltak. A 2011. évben 1.266, a 2012. évben 1.162 utas lépte át a Schengen-külső viszonylatú határt a sármelléki repülőtéren.⁷² Ekkortól a légi kikötő Schengen-külső viszonylatú nagyrepülőgépes forgalmát az egyes évek nyári hónapjaiban üzemelő Sármellék–Antalya és a *Aviakompania Jakutija*, illetve a *Tatarstan Airlines* által teljesített Moszkva–Vnukovo–Sármellék szerződéses járatok tették ki. A szintén orosz *UTair* 2014. március végén indította meg az első Moszkva–Vnukovo–Sármellék menetrend szerinti idényjáratot, heti egy alkalommal, amely azonban a következő évben nem indult meg.⁷³ Az alkalmi teherjáratok által szállított áruk össztermege a korábbi kiemelkedő éveket képest továbbra is csekély értéket értek el Sármelléken. Az útvonalak közül a 2015. március 16-ai Sármellék–Aszmara teherjárat volt különleges: aznap a török *ULS Cargo* légitársaság *Airbus*

⁶⁸ › Zs. J.

⁶⁹ › MÁTÉ: *Hétezer utas a pogányi repülőtéren.*

⁷⁰ › [A Siklói Rendőrkapitányság vezetőjének 02050-119/2/2013. ált. számon iktatott, 2/2013. (06.18.) RK. számú intézkedése, a Siklói Rendőrkapitányság Ügyrendjéről című irata alapján. Web: http://www.police.hu/sites/default/files/szmsz_ugyrend_pdf/ugyrend_siklos_r_k.pdf megtekintve: 2016. 07.29. 22:50]

⁷¹ › BABOS: *Nem lesz nyári charter a pogányi reptérről.*

⁷² › KGO/376-2/2012 Hévíz ísz. ; SZO/112-47/2012 Hévíz ísz.

⁷³ › *Indul a repülési szezon. ; MTI: Sármellékre megérkezett az első menetrend szerinti orosz járat.*

A310-es repülőgépe a kelet-afrikai Eritrea fővárosába 100 ezer naposcsibét és 30 ezer keltetőtojást fuvarozott, egy bábolnai cég megbízásából.⁷⁴

Alkalmanként a ferihegyi repülőtérrel indultak útnak az Afganisztánban szolgáló magyar katonák, vagy az oda látogató politikusok is, a *Magyar Honvédség* különjáratú katonai szállító-repülőgépével. Így a 2009. évben Kabulba 94, Mazari Sharif repülőtérre 263 fő 2, illetve 3 járatral utazott, majd a 2010. évben előbbi városba 30, utóbbiba 460 személy, összesen 13 járatral repült. Budapest és Afganisztán között következőleg 2012-ben szállítottak utast, akkor az öt járat összesen 230 főt vitt és hozott Mazari Sharif viszonylatában. Ezt követően személyszállítás 2015. végéig nem történt, csak alkalmi teherjárat közlekedett.⁷⁵

A katarai *Qatar Airways* 2011. január 11-én indította a Doha–(Bukarest)–Budapest járatát, heti négy alkalommal, 144 utasbefogadó-képességű *Airbus A320*-as repülőgépekkel. Már 2011. szeptember 14-től már napi rendszerességgel közlekedtek repülőgépei, és immár leszállás nélkül, Doha–Budapest útvonalon, azonos típusal.⁷⁶

A repülőtérhez kapcsolódó tűzrendészeti feladatok ellátását és műszaki kényszerhelyzeti vagy rendkívüli események elhárítását a *Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Repülőtéri Hivatásos Tűzoltóparancsnoksága* látta el.

Az Európai Unió a nyugat-balkáni országok viszonylatában jelentős változást hozott az utóbbi államok honosai vízummentességének biztosítása az Európai Unióba és a Schengeni Térségbe történő – 180 napon belül 90 napnál nem hosszabb – utazásukhoz. (Az Egyesült Királyságra és Írországra a jogszabály-módosítások nem vonatkoztak. Így azok e kedvezményt nem is adták meg.) Macedónia (volt jugoszláv köztársaság), Montenegró és Szerbia állampolgárai meghatározott útlevelek birtokában 2009. december 19-től vízum nélkül utazhattak be az Európai Unió és a Schengeni Államok területére. Albánia és Bosznia Hercegovina állampolgárai 2010. december 15-től élvezhették a vízum nélküli beutazás és tartózkodás lehetőségét ugyanoda.⁷⁷ Azonban az ezt követő sok hónapok során, elsősorban az albánok közül sokan útnak indultak légi járatokkal olyanok is, akik ellen a Schengeni Információs Rendszerben (SIS) figyelmeztető jelzést helyeztek el beutazási és tartózkodási tilalom miatt. Ebből eredően – akárcsak a Schengeni Államok számos repülőterén – számottevően megnőtt az ez okból visszairányított légi utasok száma. A budapesti légi kikötő összes visszairányítása a 2010. évi 290 főről 2011-ben 342-re nőtt. Moldávia állampolgárai 2014. április 28-tól lettek vízummentesek az Európai Unióba és a Schengeni Térségbe.⁷⁸ Közvetlen légi járat Budapest és Kisinyov között ekkor már két éve nem állt fent.

A *Nemzeti Adó- és Vámhivatal* (NAV) 2011. január 1-jével történt létrehozásával és a *Vám- és Pénzügyőrség* egyidejű megszüntetésével a repülőtéri vámellenőrzés helyi szerve újabb átszervezésen esett át. A felállításra került *NAV Repülőtéri Főigazgatósága*, amely illetékessége már kiterjedt Magyarország valamennyi közforgalmi, nyilvános és nem nyilvános repülőterére. E középfokú vámszerv alá rendelt alsó fokú vámszerve volt az *1. számú Repülőtéri Igazgatóság*, amely a BLFNR 1-es utasforgalmi épületének forgalmát, így az utasszállítók mellett, a teherszállító légitárművek, és a magánrepülőgépek vámellenőrzését látta el. Ugyanekkor *2. számú Repülőtéri Igazga-*

⁷⁴ > VARGA

⁷⁵ > [*A Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BFNR 2010. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2016.07.23. 22:00]

⁷⁶ > Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/egy-eves-a-budapesti-qatar-airways-jarat-8908.html 2012. 03.14-e 19:30-as állapot szerint.

⁷⁷ > 1244/2009/EK r. ; 1091/2010/EU r.

⁷⁸ > 259/2014/EU r.

tóság csak a 2-es utasforgalmi épület és a *Magyar Posta Zrt. Nemzetközi Posta Kicserélő Központ* forgalmában volt illetékes.⁷⁹ A budapesti nemzetközi repülőtérrel illetékes vám szerv következő átalakítására 2016. január 1-jei hatállyal került sor. Akkor a korábbi főigazgatóság helyébe a *NAV Repülőtéri Igazgatósága* került felállításra, mint területi szerv, egyúttal megszüntetésre kerültek az 1. és 2. számú *Repülőtéri Igazgatóságok*, mint helyi szervek. A *NAV Repülőtéri Igazgatósága* a budapesti és Pest megyei légi kikötőkben bírt teljes illetékességgel. Az egyéb vidéki repülőtereken csak az egységes vámtechnológiai rend és a légi közlekedés védelmében a NAV-ra háruló feladatok tekintetében volt jogosultsága, szakirányítási feladatköre. Ekkortól a vidéki repülőtereken a megyei vámigazgatóságok feladata lett a légi úton közlekedő személyek és áruk vámellenőrzése. Így ezt a Debreceni Repülőtérén a *NAV Hajdú-Bihar Megyei Adó- és Vámigazgatósága*, a sármelléki légi kikötőben a *NAV Vas Megyei Adó- és Vámigazgatósága* hajtotta végre.⁸⁰

A Ferihegy 2 épületegyüttestől távolabb eső, fedélzeti ellátmányok konyhaüzeme („catering”) mellett 2010. októberére felépült a *Magyar Posta* új, légi szállítmányozási raktára és **postakicserélő telephelye**. Azonban az átadását későbbre halasztották, mivel az épületet ideiglenesen átengedték a magyar kormány részére. Az szolgáltat Magyarország európai uniós soros elnöksége idején, 2011. január 1-je és 2011. június 30-a között az állam- és kormányfők, valamint a kormányzati utazók váróterméül és esetleges ellenőrzésük helyszínéül. A *Magyar Posta* 2011. szeptember legelején, rövid próbaidőszakot követően helyezte üzembe a ferihegyi *Nemzetközi Kicserélő Központot*. Az épületben a NAV állománya folyamatos vámszaki ellenőrzést végzett. Ez kiterjedt a megfizetendő vámok és adók megállapítása mellett annak vizsgálatára is, hogy az árut tartalmazó küldemények a valós értékkel kerültek szállítmányozásra, továbbá, hogy a küldemény nem sért-e magyar jogszabályt. Feladatellátásukhoz poggyászatvilágító röntgengépezeteket és kábítószer-kereső kutyákat is igénybe vettek.

A *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság*, további hatékonyság érdekében végrehajtott átszervezésével, 2011. március 1-jétől – a *Ferihegy I. KHO* és *Ferihegy II. KHO* felszámolásával egy időben – felállították a Ferihegy 1 és Ferihegy 2 utasforgalmi épületekben egyaránt illetékes, azonban feladatellátásuk szerint elkülönülő osztályokat. A határforgalom-ellenőrzését ekkortól az újonnan felállított *Rendészeti Igazgatóság* szervezetében, annak *Rendészeti Főosztálya* alá rendelt *Határrendészeti Osztály (HRO)* hajtotta végre, valamivel több, mint 150 fővel. A *Szakértői Alosztály* a *Rendészeti Igazgatóság* önálló alosztálya lett, amely létszámát az új állománytábla szerint egy alosztályvezető alatt 18 referensben (okmányvizsgálóban) állapították meg. Ezzel az alosztály létszámát 4 fővel ténylegesen is megnövelték, azonban kettő további hely átmenetileg betöltetlen maradt. Az utasbiztonsági ellenőrzések felügyeletét és az ahhoz kapcsolódó feladatokat a *Rendészeti Főosztály Utasbiztonsági Osztálya* látta el, míg a közrendvédelmi feladatokat *Rendészeti Főosztály Közrendvédelmi Osztálya*.⁸¹

Az ukrán *AeroSvit* légitársaság 2013. februári üzemleállításáig teljesítette budapesti viszonylatát az ukrán fővárosból, amely útvonal addig kedvelt volt a fuvardíjai és a csatlakozási lehetőségei miatt az India vagy Délkelet-Ázsia viszonylatában utazók körében.

⁷⁹ > *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Főigazgatóságának története.* ; 2010/CXXII. tv. ; 273/2010. Korm. r.

⁸⁰ > 485/2015. Korm. r.

⁸¹ Ezzel a 2007-re, a *Rendőrség és Határőrség* összevonására elkészített tervek közül a *BHI* és *RBSz* közös tervezetéhez hasonló, de azt módosító (például a *Bűnügyi Igazgatóságot* megtartó) szervezeti felépítés került megvalósításra.

A Ferihegy 2 terminál két főépülete (2A és 2B) között kialakított ún. „SkyCourt” („Égi Udvar”) ünnepélyes átadására 2011. március 19-én került sor magas rangú meghívottak körében. (XXII. sz. melléklet) A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér hivatalos földrajzi neve 2011. március 25-től – a Kormány határozata értelmében – „Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér” (rövidítése: BLFNR) lett,⁸² amely változtatásra az alkalmat LISZT Ferenc zeneszerző születésének 200. évfordulójára megrendezett nemzetközi emlékv szolgáltatta.⁸³ Az utasforgalom részére az új – üzletekkel és vendéglátó helyiségekkel, valamint kellő számú ülőalkalmatossággal kialakított – induló utascarnokot 2011. március 27-én éjfélkor adták át. Ekkortól az induló utasok kizárólag az ott két oldalon kialakított, 2A és 2B épületek felől megközelíthető 6–6 utasbiztonsági ellenőrző munkahelyeken keresztül haladhattak át.

A 2-es utasforgalmi épületben a kiléptető útlevél-ellenőrzést – a SkyCourt megnyitásával egyidejűleg – teljes egészében a korábbi átszálló kilépő területre helyezték át. Azonban itt, a korábbi két kettős fülke vonalától valamivel hátrébb kialakított új helyszínen a munkaállomások számát nyolcra növelték. Ugyanakkor a korábbi, jegykezelőpultok közötti határforgalom-ellenőrzést megszüntették, a területet fallal elzárták.

A határforgalom-ellenőrzés szempontjából sajátosak voltak a Budapest–Agadir–Las Palmas, illetve hazafelé, az ellenkező irányú szerződéses járatok. Az utasok az útvonal miatt – mint Schengen-külső repülőteret is érintő járat – határforgalom-ellenőrzés alá estek a Kanári-szigetek és Budapest között közlekedők egyaránt. Azonban gondot okozott a személyazonosító igazolvánnyal utazni szándékozók részére az, hogy a marokkói hatóságok azt akkor érvényes úti okmányként nem fogadták el az Európai Unió állampolgáraitól. Így az agadiri közbeeső leszállás során, célállomástól függetlenül, valamennyi kiszálló utastól megkövetelték az útlevél bemutatását.

A MALÉV 2011. nyarának végén felvette járatszerkezetébe a Budapest–Tripoli járatot. Azonban az észak-afrikai államot a magyar *Külgyminisztérium* továbbra is „nem biztonságos ország”-ok listáján szerepeltette, így a tervezett heti 7 járat teljesítését végül nem indították meg a tervezett téli menetrendi időszakban sem.

Az Európai Unió által, Iránnal szemben elrendelt korlátozó és tiltó intézkedések nem tették lehetővé, hogy az iráni repülőgépek üzemanyagot vehessenek fel, sem a tovább-, sem a visszautazáshoz. Azonban, a légiközlekedés biztonsága érdekében, szükség esetre engedélyezték, hogy a hazaút során az érintett légitársaságok kerozint vételezzenek némely tagállam, közepes vagy kisebb forgalmú repülőterén. Ennek eredményeként Budapestre 2011. márciusától számos alkalommal – több időszakban, de nem folyamatosan – érkeztek ilyen műszaki leszállások erejéig a nyugat-európai nagyvárosokból induló, Teheránba közlekedő *IranAir* repülőgépek. Ezek során az utasok nem hagyták el a fedélzetet, az üzemanyag-feltöltést tűzoltósági biztosítás mellett, félreeső gépállóhelyen hajtották végre. (Az embargót 2014. januárjában oldották fel, amelyet követően már csak eseti jelleggel érintették az iráni járatok Budapestet.)

Az amerikai egyesült államokbeli *American Airlines* 2011. április 6-án indította meg New York-JFK–Budapest járatát, amelyet heti hét alkalommal repült. A 2011. évben a *Delta Air Lines* június 2-án indította meg az előző évben is teljesített New York-JFK–Budapest útvonalát. Ezzel a két légitársasággal már voltak olyan hetek, amikor napi két légi járat is közlekedett az észak-amerikai nagyváros és a magyar fővá-

⁸² 1076/2011. Korm. hat.

⁸³ Zeneszerzőről elnevezett repülőtér nem példa nélküli a világban. Többek között a varsói nemzetközi légikikötő Fryderyk (Frédéric) F. CHOPIN nevét viseli 2001 óta, a liverpooli John LENNON-ról 2002-ben nevezték el, míg a salzburgi pedig Wolfgang A. MOZART-ról még 1996-ban.

ros között.⁸⁴ A 2011/2012-es téli menetrendi időszakra, október 29-ével mindkét vállalat, terv szerint szüneteltette e viszonylatát. Azonban a 2012. júliusára tervezett járatújranyitás, a *MALEV* hamarosan bekövetkező csődje miatt, végül elmaradt.⁸⁵ A *Jet2* légitársaság 2011. április 21-én indította meg Edinburgh–Budapest, heti háromszori járatát, amely első légi kapcsolat volt Skócia és Magyarország fővárosa között.⁸⁶

A budapesti repülőtéren, az Európai Unió Külső Határok Alapjának kísérleti projektének keretében – Magyarország, Lengyelország és Szlovénia egyes határátkelőinek bevonásával –, a Vízuminformációs Rendszer (VIS) ujjlenyomat leolvasási módszerek és eszközök kerültek kipróbálásra 2011. november 1-je és 2012. május 31-e között. Az ezt követő elemzés és továbbfejlesztés eredményeként a ferihegyi határátkelőhelyen 2014. október 11-től vezették be a VIS-ben rögzített vízumokhoz tartozó ujjlenyomatok ellenőrzését. A minden munkaallomás saját számítógépéhez csatlakoztatott ujjnyomat-skennerét a fülkéből kitolható fiókokra szerelték.

A Schengeni Államok közös (belső) határain folytatott határforgalom-ellenőrzésének megszüntetését követően, az illegális migráció visszaszorítása érdekében, a tagországok kompenzációs feladatként mélységi ellenőrzéseket hajtanak végre. Azonban az nem lehetett azonos a határforgalom-ellenőrzéssel, azt jellemzően csak általános rendőri feladatokra, úgy mint a közrend és közbiztonság fenntartására terjedhet ki.⁸⁷ A ferihegyi utasforgalmi épületekben a Schengen-belső viszonylatú (érkező vagy induló) járatok mélységi ellenőrzéseit az *RRI* rendőrei hajtották végre, döntően a *Szakértői Alosztály* referensei. A 2011. év második felére jelentősen megnövekedett a görögországi repülőterek felől érkező, hamis / hamisított / más nevére szóló úti okmányt felhasználók száma, ez számottevő munkaóra-többletet és anyagi ráfordítást igényelt a magyar hatóságoktól. E körülmények hatására 2011. novemberében az *RRI* és a *MALEV* illetékesei tárgyalást kezdeményeztek a folyamat leállítására, vagy legalábbis jelentős mérséklésére. Az elképzelés és terv szerint az *RRI* a *MALEV*-nek segítséget nyújt abban, hogy az *RRI Szakértői Alosztály* egy-egy munkatársa tanácsadóként minden egyes Athénba és Thesszalonikiba tartó járatral kiutazna. Az említett két helyszínen, az utasbeszállítás során, a polgári ruhás okmányvizsgáló rendőr, mint – illetékesség hiányából eredően – intézkedési jogosultság nélküli tanácsadó az okmány vagy a szükséges vízum nélkül, illetve hamis / hamisított / más nevére szóló úti okmánnyal beszállni kívánó utas esetén, nem kötelező érvényű javaslatot tesz az adott repülőtéren dolgozó *MALEV* állomásvezetőjének vagy a repülőgép parancsnokának a személy járatra történő felvételének megtagadására. A tárgyalások a következő hetek során előrehaladtak, azonban a *MALEV* hamarosan bekövetkező csődje miatt a tervezet nem került kivitelezésre. Igaz, a légitársaság leállításával a Görögországból Budapestre keresztül utazó Schengen-belső viszonylatú illegális migráció jelentős időre megszűnt.

Liechtenstein 2011. december 19-től teljes körűen alkalmazta a Schengeni Egyezményt.⁸⁸ Nemzetközi repülőtere nem lévén, az egy időben vonatkozott a szárazföldi és légi határaitra is. Az előbbiből következően, a Liechtenstein és a többi Schengeni Álla-

⁸⁴ > *Budapest Airport* 2011. nyári menetrendfüzete. ; GALAMBOS

⁸⁵ > GALAMBOS ; *Tovább dől a MALEV-dominó.*

⁸⁶ > J. Gy.

⁸⁷ > 562/2006 EK r. 20–21. cikk

Mivel a Schengen-belső viszonylatú járatok csak „kiegénylítő” („kompenzáló”) intézkedés keretén belül, nem rendszeres és nem határforgalom-ellenőrző jelleggel lehetnek és voltak ellenőrizve, ezért e viszonylatok ismertetése e könyv hátralevő részében csak a szükség erejéig kerültek közlésre.

⁸⁸ > 2011/842 EU hat.

mok között megszűnt határforgalom-ellenőrzés a magyar repülőterek utasforgalmára semmilyen hatást nem eredményezett.

A MALÉV üzemszerű működésének leállítását követően átalakult budapesti légi forgalom, és a 2012. utáni magyar légi határforgalom

Az Európai Bizottság 2012. január 9-én elmarasztalta a MALÉVet, mivel a magyar államtól 2007. és 2010. között, megállapítása szerint jogosulatlanul részesedett közel 88 milliárd forint támogatásból.⁸⁹ Annak visszafizetésére megszabott rövid határidőig a légitársaság (és az illetékes magyar minisztérium) nem talált érdemben befektetőt. A magyar kormány 2012. január 31-én a légitársaság esetleges leállításának kezeléséről rendeleti úton tett intézkedéseket.⁹⁰ A MALÉV 2012. február 3-án a hajnali fizetéseképtelenné válásával,⁹¹ 06:00-ás üzemkezdéssel **felfüggesztette valamennyi Budapestről induló járatát**, amely alapján a leállítás pénteki napján, a magyar fővárosból felszálló mind az 52 MALÉV-járat törlésre került. A délelőtti folyamán, Budapesten és külföldön ez az esemény több mint 7 ezer utast érintett. A repülőtér a menetrend szerint, azon a napon összesen 42 Schengen-külső járatot indított volna, azonban az események miatt csak 20 került teljesítésre. A külföldön tartózkodó MALÉV-gépek közül a tel avivi, illetve a dublini járatot teljesítő repülőgép már nem tudott hazaindulni; azonban kora reggel Budapestre érkezett a bukaresti, az ammani és a damaszkuszi járat is. Az utolsó, fizetőutasokkal teljesített MALÉV-járat a MA-745-ös Helsinki–Budapest útvonal volt, amely a leállítás napján, 09:48-kor érkezett a magyar főváros repülőtérére.⁹² Ezzel a MALÉV több, mint 57 (a MASZOVLET, mint jogelőd alapításától számítva 65) éves működése lezárult.⁹³ A magyar légiközlekedési vállalat repülőgépeit rendkívül rövid időn belül a lízingelő vállalat a telephelyére rendelte.⁹⁴ A magyar nemzeti légitár-

⁸⁹ › Végleg leszállt a Malév, lecsap a konkurencia.

⁹⁰ › 5/2012. Korm. r.

⁹¹ A leálláshoz vezető végső esemény a MALÉV MA-210-es számú, Budapest–Tel Aviv járatához kapcsolódik, amely 2012. február 3-án hajnali 2 óra 30 perc körül érkezett meg célállomására. Ott, az utasok kiszállását követően, az izraeli légügyi hatóság megbízottja egy felszólítást adott át a repülőgép-parancsnoknak, hogy a magyar légitársaság által addig még meg nem fizetett repülőtér- és légtér-használati díjak megtérítéséig átmenetileg lefoglalják a magyar *Boeing 737*-es légijárművet. Erről értesülve, a MALÉV illetékese hamarosan tájékoztatta a Tel Avivban lévő személyzetet, hogy a légitársaság működése leállt és térjenek haza saját szervezéssel.

› CSÉMI [Keretes kiemelés.]

⁹² › *Elszállt a Malév utolsó gépe is. ; Leállt a Malév. ; [A Budapest Airport Zrt. világhálós honlapjának érkező járatokat ismertető, http://www.bud.hu/utazas/jaratinformacio/erkezo_jara_tok oldalának 2012.02.03-ai, 18:50-es állapota alapján.] ; [LIMBURGER Lóránt, a Malév Zrt. vezérigazgatójának sajtónyilatkozatát, bejelentését tartalmazó <http://www.malev.hu/honlap> 2012.02.03-ai, 18:50-es állapota alapján, amely akkor a korábbi honlap helyett volt elérhető.]*

⁹³ Belgiumban, a SABENA csődje után három hónappal az új nemzeti légitársaságként már 2002. februárjában megalakult az *SN Brussels Airlines*, amely a korábbi vállalat útvonalhálózatának jelentős részét idővel újra üzemeltetni kezdte. Svájcban a *Swissair* leállítását követő napon, a *Crossair* alapjain létrejött a *Swiss*, a megszűnt vállalat célállomásainak számottevő hányadán tovább repülve. Bulgáriában a *Balkan* csődjét követően nem telt el egy év az új nemzeti vállalat, a *Bulgaria Air* indulásáig. Azonban Magyarországon új magyar nemzeti légitársaság nem tudott létrejönni. Bár 2013. júniusában magyar üzletek egy csoportja létrehozta a *Sólyom Hungarian Airways*-t, azonban tervezett konkrét útvonalakat nem tettek közzé, s charterszállítási elképzeléseiket is nyár végén hirdették meg, amikor a fizetőképes utazási irodák hónapok óta szerződésben álltak más légiközlekedési vállalatokkal. Ebből kifolyólag az egyetlen bérelt, költséges üzemeltetésű *Boeing 737-500*-as típussal nem tudtak járatot indítani. Ilyen alapok mellett tőkeerős befektetőt sem találtak, s októberben a vállalat részlegesen fizetéseképtelenné vált.

⁹⁴ Még 2012. február 3-a délbén, a MALÉV részére *Boeing 737* típusú repülőgépeket lízingelő írországi *ILFC* vállalat visszavette a bérbe adott légijárműveket. Az első még aznap, 18:45-kor útba indult – egy tisztelgő búcsú iskolakört követően – a nyugat-írországi Shannon repülőtérre, a vállalat telephelyére; összesen 14 repülőgép hagyta el este 22:39-ig Budapestet. A legutolsó – technikai okokból Magyarországon marad – MALÉV *Boeing 737* repülőgép 2012. február 6-án 00:30-kor szállt fel a magyar főváros repülőtéréről, míg az utolsó MALÉV *Bombardier Q400*-as repülőgép, a HA-LQC lajstromjelű 2012. február 23-án délután repült el MA-5720-as járatszámmal a norvégiai Sandefjordba.

› 14 Malév Boeing végleg elrepült Ferihegyről. ; *Elszállt a Malév utolsó gépe is. ; RENNER*

saság felszámolását 2012. február 14-én rendelte el a *Fővárosi Bíróság*.⁹⁵ A magyar kormány említett rendelete alapján az utazástól elesett utasok jelentős része idővel visszakaphatta kifizetett repülőjegyének árát, azonban a *MALEV* több ezer munkahelye végleg megszűnt. (A *MALEV* saját tulajdonában lévő, de a forgalomból még korábban kivont, HA-LHB lajstromjelet viselő *Boeing 767-200ER* repülőgépe még jelentős ideig a ferihegyi légikikötő hangárjai előtt állt. A megszűnt magyar vállalat *Bombardier CRJ-200ER*-as repülőgépei közül az utolsó, a HA-LNA nyilvántartási jelű példány 2018. elejéig a ferihegyi hajtómű-próbahely mellett állt, akkor aztán elszállították onnan. A *MALEV* jogutód nélküli megszűnésének határozatát majd 2018. áprilisában hozták meg, s még a nyár folyamán törölték a cégjegyzékből is.)

A *MALEV* leállása nagy úrt teremtett a budapesti légikikötő forgalmában, hiszen a 2011. – az utolsó teljes – évben a ferihegyi repülőtér utasforgalmának több mint harmadát, s az átszálló utas többségét is a magyar vállalat adta. A 2011. év 8,9 millió fős összes utasforgalomból 17 %-a átszálló volt, akik a magyar nemzeti légitársaság hiányában, más országok repülőterein keresztül közelítették meg úti céljaikat. Az első napokban, a Schengen-külső viszonylatból Schengen-belsőbe, illetve ellenkező irányba átszállók száma minimálisra csökkent; míg januárban, egyes napokon az akár kétezer fölötti átszálló utas helyett, a *MALEV*-járatok megszűnését követően, hónapokig még a tíz főt sem érte el. A magyar fővárosból, vagy az ide utazó korábbi *MALEV*-utasokat a többi légitársaság nagyobb befogadóképességű repülőgépek forgalomba állításával, járatbővítéssel, illetve új járatok megnyitásával igyekezett szállítani. Így a román *TA-ROM* már 2012. február 6-tól az addigi heti 7 helyett már 13 járatot teljesített a Bukarest–Budapest útvonalon, amelyet 2012. március 26-ától a legtöbb napon három, összesen heti 19 járatra bővített.⁹⁶ Ezen túlmenően új, vagy korábban Budapestről kivonult légitársaságok is megjelentek, így már hetekkel később járatokat nyitott az ír *Ryanair*, az olasz *Alitalia* és a görög *Aegean Airlines*. Ezek közül az előbbi vállalat Schengen-külső, azaz határforgalom-ellenőrzés alá eső járatokat is nyitott; már 2012. február 17-én megindította első Dublin–Budapest és London–Stansted–Budapest útvonalát, ráadásul már a 2B utasforgalmi épületet vehette igénybe, s március 1-jén már üzemeltette a Manchester–Budapest járatot is.⁹⁷ A kialakult helyzettel az alacsony árfekvésű légitársaságok hamarosan jelentős teret nyertek a budapesti légi forgalomban. A *Jet2* légitársaság 2012. március 29-től repülte először Leeds Bradford–Budapest útvonalú járatát, amely angliai repülőtérrel ez volt az első menetrend szerinti kapcsolat.⁹⁸ A következő évben felfüggesztett viszonylatot 2014. áprilisában indította újra a *Jet2*.

A *MALEV* leállása kedvezőtlen kihatással volt annak több légi fuvarozó partnerére is. A *Moldavian Airlines* napokon belül felfüggesztette a Kisinyov–Budapest járatát, mivel utasainak döntő többsége a *MALEV* járataira szállt volna át. A magyar vállalattal együttműködő, – részben a budapesti átszállási lehetőségekre alapozó – kínai *Hainan Airlines* 2012. február 23-án indította utolsó Peking–Budapest járatát, és másnap az ellenkező irányú útvonalat teljesítve megszűntette a magyar fővárossal fenntartott légi

⁹⁵ › A Fővárosi Bíróság elrendelte a *Malév* felszámolását.

⁹⁶ › Növeli a járatszámot a *TAROM*: napi három járat Budapestről Bukarestbe. ; *TAROM*: napi két járat Bukarest és Budapest között.

⁹⁷ › 32 járatral tér vissza Budapestre a *Ryanair*.

A *Ryanair* a budapesti repülőtér üzemeltetőjével már 2012. január végén megállapodott öt járat március közepi megnyitásról. Azonban a *MALEV* csődje miatt azokat közel egy hónappal előbbre hozta.

› Visszarepült hazánkba a legnagyobb európai fapados légitársaság.

⁹⁸ › Tripláz a *Jet2.com* Budapestről.

kapcsolatát. Ezen túlmenően a korábban még tervezett new yorki járatok újraindítása is elmaradt.

A magyar nemzeti légitársaság kiesésével kialakult helyzet következtében a Schengen-külső viszonylatban közlekedő utasok igen jelentős mértékben csökkentek az első időszakban. Míg 2011-ben még 3.190.443 fő lépett vagy szállt át a Schengen-külső határterületen, addig 2012-ben már csak 2.554.584 személy. Ez 636 ezer fős, vagyis 20 %-os csökkenést jelentett a két adat tekintetében, míg a repülőtér összes utasforgalmában beállt csökkenés „csak” 416 ezer fő, 4,7 % volt. Utóbbi csekélyebb mértéke a már említett alacsony árfekvésű légitársaságok erőteljes járatbővítéseinek és -nyitásainak is eredménye, amelyeket elsősorban Schengen-belső viszonylatokban hajtottak végre.

Az *Európai Unió Tanácsa* a schengeni követelmények visszatérő ellenőrzését, a Schengeni Értékelést és Figyelemmel Kísérést (angolul: Schengen Evaluation and Monitoring; rövidítve Sch-Eval) 2011. elején határozta meg Magyarország számára. Ennek keretében 2012. február 8-a és február 10-e között – az Európai Unió különböző tagországa által delegált szakértők alkotta – *Schengeni Értékelő Munkacsoport* érkezett Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre, illetve a *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság*hoz. Az ellenőrzés kiterjedt a vidéki magyar repülőterekre is. (Az ellenőrzésre kevesebb, mint egy héttel a *MALÉV* üzemszerű működésének leállítását követően került sor.) A vizsgálataik során nagy hangsúlyt fektettek a személyi állomány határforgalom-ellenőrzés területén meglévő tudására – mind elméleti, mind gyakorlati oldalról –, valamint az ügymenet rendszerét, illetve a határátkelőhely ellenőrzés-biztonságát, és az utasok menetvonalait tekintették át. A repülőtéri határrendészeti ellenőrzést és a létesítmények ennek alávetett működtetését jól megfelelőnek értékelték. (Magyarország határátkelőhelyei tekintetében a következő, előre tervezett visszatérő Schengeni Értékelés és Figyelemmel Kísérés majd 2019. szeptember 16-a és 20-a között zajlott le, amely időszak alatt 16-án és 17-én a budapesti, 18-án a debreceni légi határátkelőhelyet ellenőrizték. Az idegenrendészeti szolgálati feladatok, illetve a visszatérési műveletek végrehajtásának értékelésére 2019. október 8-án került sor a *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság*on.)

A határforgalom ellenőrzését 2012. júliusában a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér a *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Határrendészeti Osztály* 157 munkatársa (köztük három tiszt vezető és négy tiszt alosztályvezető) hajtotta végre, szintén a határforgalom-ellenőrzés egyes részterületein a Szakértői Alosztály 18 fője (köztük az alosztályvezető) dolgozott.

A 2B utasforgalmi épület induló szintjének délkeleti végében, az általános kiléptető és az átszálló beléptető ellenőrzések egymás melletti, de elkerített munkahelyeinek teljes átalakításával kedvezően nagy előteret hoztak létre az útlevél-ellenőrző fülkék előtt. Az új határforgalom-ellenőrző terület fülkesorait 2012. március 19-én hajnalban – a *MALÉV* megszűnését másfél hónappal követően – adták át. Itt továbbra is nyolc kiléptető és négy beléptető munkaállomást alakítottak ki, azonban folyosók vagy szűkületek már nem csökkentették a keresztmetszetet. A korábbi fülkesorokat alig egy hétre rá teljesen elbontották.

A *MALÉV* megszűnése okozta forgalom-csökkenés okán, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 1-es utasforgalmi épület általános utasforgalmát 2012. május 29-ről 30-ra virradó éjjel megszüntették. A korábban innen működő valamennyi járatot a 2-es

terminálra helyezték át.⁹⁹ Azonban továbbra is a korábbi épületeknél szolgálták ki az áruszállító- és magánrepülőgépeket.

A budapesti repülőtérén az **alacsony árfekvésű légitársaságok kiszolgálásának** rendjét és módját 2012. március végére, a 2-es utasforgalmi épületbe történt áttelepítés idejére kialakították. Ezt a budapesti repülőtérre visszatérő *Ryanair* légitársaság költségsökkentést szorgalmazó elvárásai miatt tették, azonban hónapokkal később már valamennyi alacsony árfekvésű légitársaság utasait azonos módon szállították be és ki. A határforgalom-ellenőrzés alól mentesült (Schengen-belső) viszonylatokat kiszolgáló 2A utasforgalmi épületből a legszélső, déli (46-os) utashídhöz rögzített lépcső biztosította a kijutást, s az első hat hónap során a távoli repülőgép-állóhelyekig egy nem-rögzített fémkorlátokkal elkerített járdarendszer vezetett. A gépállóhelyek közepére nagyobb, szintén kordonokkal elkerített területeket alakítottak ki, ahol az egy-egy járat beszállítására várakoztak az utasok. Az induló repülőgépbe történő beszállásra, a nyílt területen várakozóknak az eső, vagy erős szél ellen nem nyújtott semmi sem védelmet, s a nyári forróságban az aszfaltburkolat jelentős többlethővel terhelte a napfényben álló utazókat. A kialakult helyzeten enyhítendő, majd október folyamán **ponyvasátor-csarnok került felépítésre**. A 2B utasforgalmi épületnél ez időben, mind a beszállítást, mind a repülőgéptől az érkező határterületre történő közlekedést mindvégig buszokkal végezték. A tél közeledtével, 2012. októberében a 2B terminál elé két, nagyobb vászonborítású sátorcsarnok¹⁰⁰ került felállításra. Az induló utasok az utasforgalmi épület északnyugati homlokzatánál lévő korábbi utashídon keresztül jutottak ki az épületből, és egy, oldalt ráccsal teljesen elzárt, fedett folyosón érték el a sátrakban kialakított beszállítókapukat. (Ezekben fűtés és mosdó még nem volt.) Ekkortól a Schengen-külső repülőtérre érkező utasok közül azok, akik ún. „biztonságos repülőtérrel” indultak, a sáttortól induló, szintén fedett, oldalt kerítéssel elzárt folyosón gyalogosan érték el a 2B utasforgalmi épület érkező határterületét. Az egyéb légikikötőkről érkezőket busszal vitték a terminálépületig. A 2A utasforgalmi épület északkeleti gépállóhelyeinél a kordonrendszer helyén októberre egy négy sátorból álló együttest alakítottak ki az induló utasok fedett helyen történő várakozása érdekében. Azonban az utasokat 2012. novemberből a csúszós járófelületek miatt, valamennyi érkező és induló viszonylat esetében buszokkal szállították a repülőgép és mindkét utasforgalmi épület között. A következő év folyamán a sátorépületeket elbontották és helyükre **állandó, fémborítású csarnokokat** emeltek, amelyek korlátozottan fűthetőek és hűthetőek voltak, idővel mosdót is építettek melléjük. A 2A utasforgalmi épület négy sátorból álló együttese helyett épített 1.600 m²-es csarnok belső kerítésrendszere nyolc beszállítókaput biztosított alacsony árfekvésű légitársaságok járatainak. A 2B előtt, a korábbi sátrak helyétől távolabb, a terminálépülettől 175 méterre emelt 700 m² (35×20 méteres) alapterületű fémcarnok négy beszállítókaput és azok kerítéssel elválasztott várakozóterületeit foglalta magában. (XXII. sz. melléklet)

Az ír *Ryanair* 2012. március 1-jei Budapest–Manchester járatának személyzete, amely korábban Schengen-belső viszonylatú útvonalat teljesített, a rövid fordulóidőre hivatkozva nem jelent meg a jogszabály alapján részükre is kötelező kiléptető határforgalom-ellenőrzésen. Ebből eredően a járat felszállási engedélyét megtagadták, és vé-

⁹⁹ Az 1. Terminál utolsó munkanapja.

¹⁰⁰ Sátor-mellékepület, mint beszállításra várakozók és beszállítókapuk elhelyezésére szolgáló várócsarnok nem volt példa nélküli megoldás az Európai Unióban sem. A Párizs tágabb régiójában lévő Beauvais-Tillé repülőtér utasforgalmi épületének Schengen-külső várócsarnoka 2007-ben padlószőnyeggel borított fapadlós sátorépület volt, amely esős időben részben be is ázott.

gűl, a repülőgép parancsnokának eredeti elhatározása melletti kitartása eredményeként, mentesítő járat vitte el az utasokat sok órák késéssel. A légitársaság ez követően napi egy járatát törölte, amelynél az okmánykezelő fülkéknél biztosított, soron kívüli útlevel-ellenőrzés is megnövelte a túl rövidre tervezett budapesti várakozást. Végül a *Ryanair*, a *Budapest Airport Zrt.* és a *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság* egyeztetései után utóbbi március 12-vel módosította a határrendet.¹⁰¹ Ekkortól a légijárművek személyzetei a 2A utasforgalmi épület melletti „F” (déli) irodaépület lépcsőházának földszintjén létrehozott és kialakított útlevelkezelő fülkéknél is átlépheték a határt. Ezzel az érintett és jogosult kör lerövidíthette a kötelező ellenőrzések idejét. A nem biztonságos, azaz akkor az Európai Unió, az Európai Gazdasági Térségen és Svájcön kívüli repülőterekről érkezett személyzeteknek azonban továbbra is az utasokkal azonos útvonalon kellett közlekedniük, hogy a szükséges utasbiztonsági ellenőrzésen is átessenek.

A *Qatar Airways* a budapesti járatát 2012. május 9-től meghosszabbította a horvát fővárosig. Így, akkortól Doha–Budapest–Zágráb útvonalon közlekedett, továbbra is napi rendszerességgel, majd azt 2012. augusztus 2-től már nagyobb repülőgépekkel teljesítette: a 177 utas szállítására is alkalmas *Airbus A321*-es típusával. (A vállalat jogot kapott a Budapest–Zágráb viszonylatban közlekedő utasok szállítására is; ezt a járatot a *MALÉV* leállása óta, menetrend szerint nem teljesítette senki.) A katarai légitársaság majd 2014. október 3-tól a heti hét járatából már csak négy közlekedett Budapestről tovább Zágrábra, a többit ismét csak Doha és magyar főváros között repülte. A *Qatar Airways* 2015. március 1-jétől valamennyi budapesti járatát – továbbra is napi rendszerességgel – csak Doha–Budapest viszonylatban teljesítette, megszüntetve zágrábi szakaszt (a horvát fővárost 2014. október elejétől már önálló járat révén is elérte).¹⁰² Az orosz *Ural Airlines* (*Уральские Авиалинии*) 2012. október 3-án nyitotta meg a Jekatyerinburg–Budapest járatát, amelyet heti egy alkalom rendszerességgel üzemeltetett. A *Wizz Air* 2012. április 4-én nyitotta meg Budapest–Larnaca járatát. E légitársaság 2012. december 6-án Budapest–Tel Aviv, majd december 14-én Budapest–Kijev–Zsulanj útvonalat kezdett, előbbi heti négyszer teljesítette.

Debreceni Repülőtér üzemeltetését végző *Airport-Debrecen Kft.* többségi tulajdonjogának nyilvános értékesítésének eredményeként, a *Xanga Investment & Development Group* vállalatcsoport 2011-ben többségi hányadot szerzett Debrecen város önkormányzatától. A repülőtéren 2012. júniusában fejlesztették az utasbiztonsági ellenőrzés műszaki hátterét; az új poggyász-átvilágító röntgenberendezés már alkalmas volt a robbanószerek és kábítószerek kimutatására is. Ezzel elérték, hogy az azév nyarán megindítani tervezett menetrend szerinti járatok révén jelentősen megnövekvő utasforgalmat is hatékonyan, de gyorsabban ellenőrizék.¹⁰³

Debrecenből a magyar érdekeltséggel is rendelkező *Wizz Air* az első menetrend szerinti járatát 2012. június 18-án indította, Debrecen–London–Luton útvonalon. (A légitársaság debreceni Schengen-belső viszonylatú járatai 2012. decemberében indultak meg.) A lutoni Schengen-külső viszonylatú útvonalat *Airbus A320*-as típusal, kezdetben heti három alkalommal teljesítették, a sűrűséget már 2013. márciusától ötre növelték, majd 2014. március 30-tól őszi napi járatra bővült. Azonban a 2014/2015. évi téli menetrendi időszak erejéig – a karácsony körüli heteket nem számítva – visszaállt a

¹⁰¹ > *Ryanair megegyezett a budapesti repülőtéri rendőrséggel. ; Ryanairt a Schengeni szabályok sem érdeklik?*

¹⁰² > *Holnapról változik a Qatar budapesti menetrendje.*

¹⁰³ > *Új poggyászártgennel készül a reptér a Wizz Air-járatok fogadására.*

korábbi gyakoriságra.¹⁰⁴ A magyar utazási irodákkal kötött szerződések alapján a 2012. évben Törökországba, Tunéziába, Egyiptomba és Bulgáriába indultak charter-járatok. Az ilyen, kiutazó magyarokat szállító járatok mellett nem voltak példa nélküliek a külföldiek a Tiszántúlra szállító, szintén szerződéses útvonalak sem. Az egyik ilyen volt 2012. augusztusában az oroszországi *Tatarstan* légitársaság által kéthetente teljesített Moszkva-Domogyedovo–Debrecen útvonal, amely során döntően Hajdúszoboszlón üdülni vágyó orosz állampolgárok utaztak; ezen a viszonylaton akkor *Boeing 737-4D7* típusú repülőgép közlekedett.¹⁰⁵ Az orosz *UTair* majd 2014. szeptemberében mozgáskorlátozott és sérült gyermekeket és kísérőiket szállította alkalmi szerződéses járatral Debrecenbe, hogy Hajdúszoboszlón fejlesszék, üdültessék őket.¹⁰⁶ (E lehetőség ellenére, az sem volt példa nélküli ezekben az években, hogy az ilyen, segítségre szoruló gyermekeket Oroszországról Budapestre szállította a különjáratú repülőgép, ahonnan autóbusszal utaztatták a csoportot a hajdúsági fürdővárosba.) A tiszántúli repülőtéren ritka alkalmakkal forgószárnyas légijárművek személyzetének határátléptetésére is sor került. A fehéroroszországi *Rendkívüli Helyzetek Minisztériumának* járműparkjához tartozó *Mil Mi-26T* típusú helikopter 2012. június 21-én Fehéroroszországból érkezett Debrecenbe. Az ottani magyarországi beléptetést követően a légijármű a Budaörsi Repülőtérre repült tovább (ahol részt vett egy filmforgatáson, amely céljára kibérelték).¹⁰⁷ A Debreceni Repülőtér 2010. utáni utasforgalom-növekedését (2010-ben 24 ezer, 2013-ban 129 ezer, majd 2015-ben 172 ezer személy) döntően az alacsony árfekvésű menetrend szerinti járatoknak, azok fejlesztésének és részben a szerződéses járatok gyarapodásának volt köszönhető. (VI./A sz. melléklet)

A *Ryanair*, kifogásolva a magas ferihegyi repülőtéri díjakat, számottevő járatcsökkentést hajtott végre 2013. január 10-ével. Az akkortól megszüntetett tíz járat közül csak egy, a Budapest–Birmingham útvonal volt Schengen-külső viszonylatú.¹⁰⁸

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér irányítótornyában **2012. december 7-én keletkezett műszaki hiba miatt a légi kikötő teljes forgalmát 11:10-kor lezárták.** Az áramszünet bekövetkeztekor valamennyi szolgálatban lévő rendőr az utasforgalmi épületben rekedt utasok irányítására lett vezényelve. A 2-es terminál teljes kiürítése néhány órát vett igénybe, a már kiléptetett utasokat „visszaléptették”. A határforgalom-ellenőrzés, utasok híján ezt követően szünetelt. Az elutazni nem tudók idővel élelmet és vizet is kaphattak, sokakat szállodában helyeztek el.¹⁰⁹ A rendkívüli esemény miatt a már levegőben lévő légijárművek kitérő repülőtereken szálltak le, így a *Wizz Air* London-Lutonból és Malmöből Budapestre tartó járatai Debreceni Repülőtérre szállították utasaikat, s Budapest helyett innen indultak Lutonba, illetve Nápoly repülőterére. (Az utasokat Debrecen és a főváros között buszokkal szállították.) A többi légitársaság budapesti járatai azonban Bécs-Schwechat repülőterén szálltak le. A budapesti légikikötőt másnap, 2012. december 8-a reggel 7 órakor nyitották meg ismét a légi forgalom előtt; a szokásos járatforgalmi állapotot délutánra sikerült helyreállítani.¹¹⁰

¹⁰⁴ > 250. ezredik WizzaAir utast köszöntötték. ; IVÁN ; *Jelentősen nőtt a Debreceni Repülőtér utasforgalma 2012-ben. ; Jövőre is minden nap lesz Wizz Air-járat London és Debrecen között.*

¹⁰⁵ > *Jelentősen nőtt a Debreceni Repülőtér utasforgalma 2012-ben.* ; [MTI közlemények.]

¹⁰⁶ > *Jelentősen nőtt a Debreceni Repülőtér utasforgalma 2012-ben.* ; [MTI közlemények.]

¹⁰⁷ > *Jelentősen nőtt a Debreceni Repülőtér utasforgalma 2012-ben.* ; [MTI közlemények.]

¹⁰⁸ > V. M: *Ryanair: leépítés Budapesten.*

¹⁰⁹ [NAGY Csaba c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

¹¹⁰ [NAGY Csaba c. r. ftzls. adatközlése alapján.]

A schengeni követelmények visszatérő ellenőrzését („Sch-Eval”) végrehajtó személyek képzését a *Frontex* és az *Európai Bizottság* közösen, különböző tagországban, a határforgalom-ellenőrzésért felelős nemzeti hatóság és határátkelőhelyeik, köztük légi kikötők bevonásával végezte. A *Magyar Rendőrség* és néhány kiemelt magyar határátkelőhely, köztük a budapesti légi kikötő 2013. tavaszán részt vett ilyen képzés gyakorlati helyszínének biztosításában. Ennek keretében 2013. március 20-án látogatott ki az ellenőr-gyakornokok a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre, illetve a *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság*hoz. A helyszíni gyakorlat a valós ellenőrzésekhez hasonlóan, azonban rövidebb időtartamban folyt le, amely célja a tényleges értékelésben részt vevők számára a jogszabály által előírt képzés és gyakorlat biztosítása volt. Ugyanilyen egyhetes képzésre és gyakorlatra került majd sor négy év elteltével, 2017. októberében is. Ennek keretében, gyakorlat céljából október 25-én érkeztek az oktatók és a „gyakornokok” a budapesti légi kikötőbe, illetve az *RRI*-hez.

Az államhatár közeli alkalmi légi járőrözéseket, határ menti felderítéseket a *Határőrség* és a *Rendőrség* 2008. évi összevonását követően a jogutód *Rendőrség* folytatta. A *Készenléti Rendőrség Különleges Szolgálatok Igazgatóságának Légirendészeti Szolgálat*a légijárművei továbbra is az általános rendvédelmi feladatok ellátását szolgálták. Nagy sebességű légijárművek esetlegesen szükséges azonosítását, elfogását továbbra is a *Magyar Honvédség* kijelölt repülő egységei hajtották végre. A *Légirendészeti Szolgálat* kiöregedő *Mil Mi-2*-es forgószárnyas légijárműveit majd 2016. végén vonták ki a tényleges szolgálatból. A légirendészet a feladatait a továbbiakban a *McDonnell-Douglas MD-500E* és a majd 2017. januárjában szolgálatba állított öt darab *McDonnell-Douglas MD-902 Explorer* helikopterrel látta el.

Horvátország 2013. július 1-jei Európai Unió csatlakozása számottevő változást nem eredményezett a budapesti légi kikötő vámellenőrzésében. Mindössze a *Qatar Airways* üzemeltetett napi egyszeri, majd idővel heti négyszerire csökkentett Budapest–Zágráb útvonalat (a dohai járat szakaszaként), annak 2015. február 28-ai megszüntetéséig. Bár e viszonylat immár az Európai Unió vámhatárain belüli lett, azonban azt csak e szakaszon való utazásra kevesen vették igénybe. Az útlevél-ellenőrzésre szintén kis hatása volt a csatlakozásnak, hiszen az immár szabad mozgás uniós jogával rendelkező horvát állampolgárok az összes ferihegyi utasforgalomnak csak kis részét tették ki.

Az orosz *UTair* 2013. április 9-én indította el a Szentpétervár–Budapest járatát, heti négy alkalommal, amelyet 2014-ben azonban leállított.¹¹¹ A *Wizz Air* 2013. június 17-én indította meg a Budapest–Baku járatát, heti kettő alkalommal, *Airbus A320*-as repülőgéppel, amelyet 2014. október 24-től egy időre szüneteltetett.¹¹² Ugyanez a légitársaság 2013. augusztus 2-án nyitotta meg a Budapest–Isztambul–Sabiha Gökçen járatát, heti négy, majd a következő év márciusától napi rendszerességgel.¹¹³ A valamivel ismét csökkentett számban teljesített útvonalat a vállalat majd 2016. augusztus 1-jével szüntette meg.

A fehérorosz *Belavia* légitársaság 2013. szeptember 19-én nyitotta meg Minszk–Budapest–Belgrád járatát, amely az első alkalommal teremtett közvetlen légi kapcsolatot a belorusz fővárossal. A vállalat ezt a járatát *Bombardier CRJ-200*-as, vagy ritkán *Embraer E-175*-ös típusúval, általában hetente kétszer, egyes menetrendi időszakokban háromszor teljesítette. E légitársaság jogot kapott Budapest–Belgrád viszonylatban is

¹¹¹ > BERTA: Visszatért az orosz *UTair* Sármellékre!

¹¹² > A Budapest Airport üdvözlö a Wizz bakui járatnyitását. ; A Wizz Air új Budapest-Szófia útvonalat indít.

¹¹³ > Török csemege: a Wizz Air Isztambulba indul!

kereskedelmi tevékenység folytatására. A Wizz Air 2013. szeptember 23-tól üzemeltette Budapest–Moszkva–Vnukovo viszonylatát, amit a korai időszakban heti 5 alkalommal repült. A magyar érdekeltségű vállalat ezzel már 36 ország 96 repülőtere között 280 útvonalat üzemeltetett Európa-szerte.¹¹⁴ Ugyanez a légitársaság 2013. október 29-én nyitotta meg a Budapest–Dubai–Al Maktoum Nemzetközi Repülőtér (ICAO kód: OMDB, IATA kód: DWC) útvonalát, amelyet majd egyes menetrendi időszakról függően, heti négy és kettő alkalom közötti rendszerességgel teljesített.

A MALEV nélküli első teljes év, a **2013. év budapesti összes**, 8.520.880 fős forgalmából 2.709.568 utas közlekedett Schengen-külső – vagyis határforgalom-ellenőrzés alá eső – útvonalakon, azaz a teljes forgalom 31,8 %-a. (A budapesti repülőtér 28 tagú Európai Unión belüli viszonylatú forgalma a teljesnek 81,26 %-át tette ki.) A Schengen-külső viszonylatok közül az Egyesült Királyság repülőtereinek légi kapcsolata volt a legjelentősebb Budapesten, az 1.264.705 személlyel (ezen belül is London–Luton 395.369, London–Stansted 301.277, illetve London–Heathrow 275.469 fő). Ezt követően Törökország 276.386 utassal (ezen belül Isztambul–Atatürk 169.510 fővel, illetve a nyaralók úti célját jelentő Antalya 67.194 fővel), Izrael (csak Tel Aviv–Ben Gurion) 204.224, Írország (Dublin) 163.467 és Oroszország 177.266 fővel (ezen belül Moszkva–Szeremetyevo 138.474 utassal) volt kiemelkedő. A budapesti repülőtéren az összes nem-kereskedelmi, azaz elsősorban „kisrepülőgépes” forgalom ugyanekkor 6.072 járatot és 79.561 utast teljesített valamennyi viszonylatban. Az Európai Gazdasági Térségen kívüli viszonylatban szállított légi teheráru- és postaküldemény-forgalom 24.812,96 tonnát tett ki az összes 64.284,2 tonnából (azaz a teljes forgalom 38,6 %-át). A legforgalmasabb viszonylat Kína volt 8.119,3 tonnával, amelyet az Katar követett 7.566,12 tonnával, majd Törökország 3,3 ezerrel szerepelt (Svájc viszonylatában 984,2 tonna forgalom volt rögzítve). Az Európai Gazdasági Térségen kívülről érkező teherárak és postaküldemények tömege 14.984,78 tonnát tett ki,¹¹⁵ az utasok személyi poggyászaik kívül. (A budapesti repülőtér személyforgalmi adata az Európai Unió 28 tagállamának összesítése alapján, annak teljes utasforgalmának [842 millió főnek] 1 %-át tette ki.)¹¹⁶

A 2013. évben Magyarország összes Schengen-külső viszonylatú személyforgalmának (34.531.912 fő) 6,3 %-a a magyarországi légi határátkelőhelyeken keresztül zajlott.¹¹⁷ A magyarországi vidéki repülőterek állandó határátkelőin vagy ideiglenes határnyitásaik során, a 2013. évben a 1.629 Schengen-külső viszonylatú járat által 101.055 fő került átléptetésre (előző évben még csak 50.454 személy). Ez a vidéki légi kikötők, leszállóhelyek teljes utasforgalmának 49,2 %-át tette ki, s ennek legnagyobb részét már a debreceni légi kikötő adta.¹¹⁸ A Debreceni Repülőtér 2013. évi teljes utasforgalma 129.231 fő volt, akik közül 114.341 utas menetrend szerinti, 13.666 személy szerződéses járatral utazott, míg 1.224 fő nem kereskedelmi repülés során vette igény-

¹¹⁴ > Wizz Airrel Moszkvába.

¹¹⁵ A Horvát Köztársaság 2013. július 1-től lett tagja az Európai Unió és egyúttal az Európai Gazdasági Térség tagja.

¹¹⁶ > *Energy, transport and environment indicators, 2015.*: 112. p. ; [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2013. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2016.07.23. 22:00]

Az ismertetett adatok a légijárművek személyzeteinek létszámait nem tartalmazzák.

¹¹⁷ > [*Az Országos Rendőr-főkapitányság* http://www.police.hu/sites/default/files/hatarrendeszet_hk_2013.12.pdf honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2013. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:00]

¹¹⁸ > [*Az Országos Rendőr-főkapitányság* http://www.police.hu/sites/default/files/hatarrendeszet_hk_2013.12.pdf honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2013. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:00]

be az utasforgalmi épületet. A repülőgép-műveletek tekintetében az 1.473 le- és felszállásból 782-t menetrend szerinti, 106-ot kereskedelmi járatot teljesítő légi jármű hajtott végre, míg a fennmaradó 585-öt nem kereskedelmi útvonal során végezték.¹¹⁹ (A tiszántúli megyeszékhely légikikötőjének utasforgalma 2012-től nőtt meg jelentősebb mértékben.) A fővároson kívüli repülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső utasforgalma 2013-ban 3,6 %-ban részesült a teljes magyarországi légi forgalomból, míg azokon 2012-ben még csak 1,94 %-ban lépték át a magyar határt Schengen-külső viszonylatban.

Az *RRI Határrendészeti Osztálya* a 2013. évben összesen 118 utas visszairányítását hajtotta végre (2012-ben 160 főét). A beutazási tilalom alatt álló személyek beléptetésének megtagadása 10 főt érintett. Ugyanekkor 7 belépni szándékozó személy közokirat-hamisítás bűncselekmény elkövetése miatt került visszairányításra (e számban nincsenek benne azok, akik az intézkedés során menekültkérelmet nyújtottak be, és ezáltal a visszairányításuk felfüggesztésre került). Az érvényes úti okmány, vízum vagy tartózkodási engedély hiányában 68 személy belépését tagadták meg az *RRI* rendőrei.¹²⁰ (VII./B sz. melléklet)

A polgári légiforgalmi irányítás által, a magyar légtérben, illetve azon keresztül irányított repülőgépek száma 2014-ben 700.818 volt, amelyből 86.682 repülőgép a budapesti repülőtér fel- és leszállóforgalmát tette ki, míg a debrecenit 1.350, a sármellékiét 795 légi jármű.¹²¹

A budapesti repülőtér üzemeltető *Budapest Airport Zrt.* üzletpolitikájához igazodva az alacsony árfekvésű járatokat igénybe vevő, akár csak kézi poggyásszal utazó személyek esetében sem biztosították az átszálló utasbiztonsági ellenőrzést. (Akárcsak korábban a Ferihegy 1 és Ferihegy 2 között átszállók belső, repülésbiztonsági szempontok szerint biztonságos útvonalon történő szállításához sem járult hozzá.) E személyeknek minden esetben be kellett haladniuk az útlevel- és vámellenőrzésen keresztül, majd az induló szinten, az „általános” utasbiztonsági ellenőrzésen keresztül áthaladva folytathatták következő járatukhoz az útjukat. Ez különösen a Schengeni Térségbe vízumkötelezett, és e beutazási engedéllyel nem rendelkezők esetében jelentett több alkalommal is gondot, mivel nem voltak beléptethetőek, és az átszálló utasbiztonsági ellenőrzést nem vehették igénybe. A *Budapest Airport Zrt.* felismerve az egyre gyakoribbá váló nehézséget, illetve az egyre növekvő arányú alacsony árfekvésű utasok miatt, 2014. eleje környékétől lehetővé tette minden utas részére az átszálló utasbiztonsági ellenőrzés igénybevételét; e lehetőséget 2016. végére ismét megszüntették.

¹¹⁹ > [TAMÁS László, a Debreceni Repülőtér járatfejlesztési igazgatójának 2016.04.21-ei bemutató diásora alapján; web: <http://www.saigo.hu/wp-content/uploads/2016/05/Tamas-Laszlo-Airport-Debrecen.pdf> (megtekintve: 2019.01.22. 23:00)]

A Debreceni Repülőtér 2011. évi utasforgalma még 19.135 fő volt, ebből 11.814 személy szerződéses járatokkal és 7.321 utas nem kereskedelmi útvonalon közlekedett. Ugyanitt és ugyanakkor a 1.496 repülőgép fel- és leszállásból 114-et szerződéses járatokat teljesítő légi járművek hajtottak végre, s a fennmaradó 1.382 művelet nem kereskedelmi célú repülések során történt meg.

¹²⁰ > [A *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság* http://www.police.hu/sites/default/files/repuloteri_rendor_igazgatóság_hk_2015_12.pdf honlapon közzétett, az *RRI* 2015. évi statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:30] ; [Az *Országos Rendőr-főkapitányság* http://www.police.hu/sites/default/files/hatarrendeszet_hk_2015.12.pdf honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2015. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:00]

¹²¹ > [A *Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a magyarországi repülőterek 2014. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2018.07.01. 22:30] ; Web: <http://www.hungarocontrol.hu/legiforgalmi-iranyitas/legiforgalmi-statisztika> ; Web: <http://www.hungarocontrol.hu/sajtoszoba/hirek/rekordot-dontta-legi-forgalom> (megtekintés 2015.11.26. 22:00)

A MALEV üzemszerű leállítását – azaz egyes országokkal megszűnt vagy lecsökkent közvetlen légi kapcsolatot – követően hamarosan elkezdődött, majd 2014. körül egyre gyakoribbá vált, hogy Budapest és egy másik Schengen Tagállam repülőtere közötti utazáshoz tagállamokon kívüli repülőteret vettek igénybe az utazók. Erre jellemző példa volt Magyarország esetében a Tirana– vagy Athén–Isztambul·Atatürk / Isztambul·Atatürk–Budapest (*Turkish Airlines*-szal), illetve az Athén–Belgrád / Belgrád–Budapest (*Air Serbia* légitársasággal) útvonal, illetve ellenkező irányú utazások. Ennek oka a földrajzi mellett a kedvező árfekvés is volt. Az ilyen útvonalat igénybe vevő személyek természetesen a kiinduláskor és megérkezéskor is határforgalom-ellenőrzésen estek át a két schengeni repülőtéren.

A magyar légtérben közlekedés szabályainak alkalmi megsértései az 1990-es évek közepét követően sem szűntek meg. Azonban ekkor már döntően az államhatár átrepülését követő kötelező rádiókapcsolat-felvételt mulasztották el a légijárművek parancsnokai, vagy tájékozási hibából, illetve kedvezőtlen időjárási körülmények miatt tévedtek magyar légtérbe. Az ezekből eredően, akárcsak korábban, a nem azonosítható, vagy az útvonaláról letért repülőgépeket a *Magyar Honvédség* kijelölt egységeinek elfogó-vadászrepülőgépei kíséretbe fogták. Amennyiben a vezetők a kapcsolatfelvétellel történő felhívásnak nem tettek eleget, vagy a légijármű közlekedése súlyos érdeket sértett, akkor a legközelebbi repülőtéren történő leszállításra kényszerítették. Ezzel a szolgálattal a honvédség repülő alakulatai lényegében rendvédelmi feladatokat láttak el. A korábbi három helyett már csak kettő, a pápai 47. *Vadászrepülő-ezred* és a kecskeméti 59. *Vadászrepülő-ezred* látott el készenléti szolgálatot.¹²² A magyar légierő *MiG-21*-es típusait 1995-ben vonták ki a járőrözésből, s a *MiG-23*-as harci repülőgépeket 1996-ban leváltották az 1994-ben szolgálatba állított *MiG-29*-es vadász-repülőgépek. A rádiólokátoros légtérfigyelés országos szerveként Veszprémben, 1999. február 8-án adták át a *MH Légtér-szuverenitási Műveleti Központot*. Magyarország 1999. március 12-ei NATO tagságát követően, a magyar légtérellenőrzés állandó és szoros kapcsolatban állt az olaszországi Vicenzában működő NATO vezetési központtal.¹²³ Miután az Amerikai Egyesült Államokban 2001. szeptember 11-én magát a repülőgépet használták a támadás, robbantás eszközeként, ezért a repülőgép-parancsnokok kapcsolatfelvétel-elmulasztása utalhatott a légijármű önkényes hatalomba kerítésére is. Így azok azonosítása a korábbiakhoz képest is fontosabb lett, még akkor is, ha az előző ország légterében esemény nélkül haladt át, illetve ha a repülési útját előre jelezte és arról még nem tért le. Az ilyen támadások elhárítására 2004. közepén intézkedési tervet dolgozott ki a magyar kormány.¹²⁴ A szükséges járőrözéseket *MiG-29*-esek, és 2009-től az újként szolgálatba állított magyar *SAAB JAS 39 Gripen*ek felváltva látták el; utóbbiak 2011-től végleg felváltották a *MiG*-eket. Mindkét típus alkalmas volt kétszeres hangsebesség feletti repülésre is, amit igen ritkán, de ha kellett, alkalmaztak a földi irányítás által azonosíthatatlan légijárművek gyors megközelítéséhez.

Légijárművek parancsnokai a magyar légtérbe történő berepüléskor az előírt azonosításuk elmulasztása által még a XXI. század első másfél évtizedében is számos alkalommal megsértették a légi közlekedés szabályait. Ilyen esetekre évente több esetben sor került, s e jogsértést nem csak a különjáratú vagy magán repülőgépek, hanem nagy

¹²² > ZSÁK: Mindennapos elfogások.

¹²³ > ZSÁK: Mindennapos elfogások.

¹²⁴ > [A Magyar Televízió, M1 csatornájának 2004.06.25-ei 19:30 kezdetű hírműsorának riportfilmje alapján.]

arányban kereskedelmi utasszállító légijárművek személyzetei is elkövették.¹²⁵ A legtöbb szabálysértő repülőgép rendelkezett a szükséges repülési engedéllyel, azonban olyan eset is előfordult, hogy nem csak a rádiókapcsolat felvételét mulasztotta el a légijármű vezetője, hanem az adott útra érvényes engedéllyel sem bírt.¹²⁶ Akárcsak a korábbi évtizedek során, még az 1990-es évek végén is előfordult, hogy utasszállító repülőgép tájékozási hiba miatt tévedett be a magyar légtérbe.¹²⁷ Esetenként nem csak a magyar légtérbe történő belépéskor, hanem már az előző ország felett – több esetben is Románián vagy Ausztrián történő átrepülés során – sem létesítettek rádiókapcsolatot. A rádiókapcsolat felvételének vagy előzetes repülési engedély megszerzésének elmulasztása által a légi közlekedés szabályait megsértő, magyarországi célállomású repülőgépek személyzeteit a leszállást követően a területileg illetékes rendőrségi szerv tagjai igazoltatták és hatósági vizsgálatot, feljelentést kezdeményeztek. Az átrepülő légijárművek esetében a *Magyar Honvédség* légtérellenőrzésért felelős szerve tette meg a feljelentést a légügyi hatóság felé.¹²⁸ Azonban alkalmanként kisrepülőgépek Magyarország légtérében közlekedve szomszédos országába tévedtek át, ezáltal elkövetve a határrendsértést is. A 2001. szeptemberi, amerikai repülőgépes merényletek hatására, a 2005. január 1-től hatályos magyar honvédelmi törvény szabályozta a légijárművekkel szembeni tűznyitás feltételeit és módját. Ez alapján, a közvetlen támadás elhárítását nem számítva, a megsemmisítő tűz kezdeményezésére vonatkozó parancs mérlegelése és megerősítése a *MH Légierő Parancsnokság* ügyeletes tábornokának jogköre volt. A még 2004. márciusában kiadott magyar kormányhatározat szabályozta a terrortámadáshoz fegyverként felhasználni kívánt, már levegőben lévő repülőgépek megsemmisítésének (lelövésének) rendjét, meghatározta az ezt elrendelni hivatott „nemzeti döntéshozó személy” kijelölését.¹²⁹ Bombafenyegetést ért repülőgépek kíséretére, az esetleges támadás lehetősége miatt is, szintén a készenléti vadász-repülőgép pár került kirendelésre. A kíséretet a magyar repülőtéren történt leszállásig vagy a szomszéd ország légtérének határára történő átadásig végezték.¹³⁰ (A magyar légtérrel a 2010-es évek közepén, a több százezer polgári légijármű mellett több ezer katonai is igénybe vette évente. A 2013. évben a kevés híján félmillió repülőgépből tízezer katonai volt.)¹³¹

A polgári légiforgalom irányításáért felelős szerv, a *HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.* értesítése alapján, a légtérbe berepülés szabályait megsértő légijárművek beazonosítását és elfogását a NATO integrált légvédelmi rendszerének részét alkotó, 2011. április 1-jén – a *MH 54. Veszprémi Légtérellenőrző Ezred*nek fel-

¹²⁵ > *MTI: HM: egy utasszállító repülőgép megsértette a magyar légtérrel.* ; [*Az MTI és / vagy a Magyar Honvédség* 2000. és 2018. közötti közleményei alapján.]

¹²⁶ > *Légtérsértő gépeket üldözött a Balaton fölött egy magyar Gripen.* ; [*Az MTI és / vagy a Magyar Honvédség* 2000. és 2018. közötti közleményei alapján.]

¹²⁷ A román *TAROM* légitársaság *Antonov An-24RV* típusú repülőgépe 1998. január 23-án reggel, az aradi repülőtérről megközelítése során, Battonya térségében berepült Magyarország fölé. A már viszonylag alacsonyan haladó légijármű vezetője Mezőhegyes határában, megközelítőleg 15 km (oldal irányban 4–5 km) mélységben (nagyjából 2–3 perccel a berepülést követően) azt észlelte, majd megfordult és visszatért román légtérbe. Az esetet a repülőgép parancsnoka jelentette a magyar légiforgalmi irányításnak.

> MÉNESI

¹²⁸ > *Légtérsértő gépeket üldözött a Balaton fölött egy magyar Gripen.* ; *MTI: Idén már háromszor riasztották a Gripeneket.* [*Az MTI és / vagy a Magyar Honvédség* 2000. és 2018. közötti közleményei alapján.]

¹²⁹ > 2004/CV. tv. 131–132. § ; 3008/2004. Korm. hat.

¹³⁰ Ilyenre került sor 2017. október 12-én is, amikor egy Kanadából az Egyesült Arab Emírátsokba tartó, a légi közlekedésre vonatkozó szabályokat maradéktalanul betartó, de robbantással megfenyegetett repülőgép magyar légtérben való áthaladását magyar *JAS 39 Gripen* vadász-repülőgépek kísérték a magyar-román határig, ahonnan a román légierő folytatta a légijármű felügyeletét.

> *Bombafenyegetés miatt riasztották a Magyar Honvédség Gripenjeit.*

¹³¹ > *MTI: Idén már háromszor riasztották a Gripeneket.*

számolását követően – létrehozott *MH Légi Vezetési és Irányítási Központ* útján, továbbra is a kecskeméti magyar készenléti vadász-repülőgépek és személyzetük hajtották végre. (A *Magyar Honvédség JAS 39 Gripen* vadász-repülőgépei kétoldalú megállapodás alapján 2014. elejétől Szlovénia légterének védelmét és légtérrendészeti feladatait is – Olaszország légierőjével együttműködve – biztosítja. A következő évek során volt példa arra, hogy a kecskeméti készenléti vadász-repülőgéppár intézkedett szlovéniai légtérsértés okán. Nemzetközi egyezmény és terv alapján, kitelepülés útján látták el magyar katonai repülőgépek a balti államok légterének védelmét 2015-ben, majd 2019-ben is.) A kecskeméti *MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázison* állomásozó magyar *SAAB JAS 39 Gripen* repülőgépek légtérvédelmi bevetésük során továbbra is, ritkán ugyan, de alkalmanként hangrobbanást előidéző sebességtartományban közelítették meg a szabálysértő légijárművet.

Elsősorban a **magyar-ukrán határszakasz földi eseményeinek légi megfigyelése céljából**, *Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Rendőrfőkapitányság Barabás Határrendészeti Kirendeltség* hátsó udvarán 2013. június 20-án átadták az újonnan kialakított helikopter-leszállóhelyet (mindössze 930 méterre az államhatártól). Ez magában foglalt egy telepített üzemanyag-tárolót és egy üzemanyag-szállító gépjárművet is. A *Készenléti Rendőrség Különleges Szolgálatok Igazgatósága Légirendészeti Szolgálat*a éves tervek alapján, illetve igény szerint a barabási leszállóhely igénybevétele mellett hatékonyabban, olcsóbban és gyorsabban tudott a térségben légi járőrszolgálatot ellátni, a *Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Rendőrfőkapitányság* határrendészeti feladatainak támogatására. (Forgószárnyas rendőrségi légijármű már 2009. szeptemberében is sikeresen került bevonásra egy az északkelet-magyarországi térségben menekülő embercsempész elfogása érdekében.)¹³²

A ferihegyi határátkelőhely kilépő oldalának szélén – tanulmányutak, hosszas tervezés és előkészületek után – 2014. tavaszán kialakították az úgynevezett automata határellenőrzés (angolul: Automated Border Control; ABC) rendszerét, amely az elektronikus adattárolót tartalmazó úti okmányokban tárolt ujjlenyomat alapján végzett személyazonosítást. (Az eszköz és az azt működtető rendszer 232 millió forintos költségének háromnegyed részét az Európai Unió Külső Határok Alapjából fedezték.) Az előzetes repülőtérről – a tranzit területen elhelyezett 4, úgynevezett kioszknál – regisztráláshoz kötött, egyetlen önműködő kaput (e-kapu) 2014. június 3-án adták át az utasforgalom részére.¹³³ Azonban kihasználtsága végül csekély volt, részben mivel gyorsan át lehetett haladni a „hagyományos” („kézi”) útlevél-ellenőrzési helyeken is. Kihasználtságának alacsony szintjének oka volt mindezen túl, hogy a kaput csak magyar állampolgárok vehették igénybe egyszerűbben. Más Európai Gazdasági Térség államának honosai részére egy további, külön regisztrációt is igénybe kellett venniük, azonban az ezt biztosító munkaállomásnál nem volt állandó személyzet. A belépő oldalon ABC telepítése akkor még nem volt tervben, és erre a későbbiekben sem került sor. (Ezt az e-kaput majd 2019. nyarán bontották el, bár az utolsó hónapokban egyre ritkábban volt igénybe vehető.)

Kiutasított személyeket szállító különjáratot a 2010-es években többet is szervezett a magyar országos idegenrendészeti hatósága (jellemzően a mindenkori bevándorlási és menekültügyi hatóság), gyakorta együttműködve más schengeni országokkal vagy a *Frontex* európai ügynökséggel. A szerződés alapján teljesített járatok jelentős részét a

¹³² > Barabás - Helikopter segítette az embercsempész elfogását. ; Légi támogatás.

¹³³ > Automatizált határellenőrzés – eGate a repülőtéren.

Travel Service légi járművei repültek. A koszovói Pristinába 2014-től szerződötetett különjáratokon a kísérők egy jelentős részét a *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság* személyi állománya alkotta. A 2014. évben 5 járatral 488, döntően koszovói állampolgárt 299 kísérő rendőr szállított vissza. 2015-ben 10 járat keretében 1.003 főt 516 rendőr, a következő évben 6 járatral 433 főt 305 fő kísérő utaztatott.¹³⁴ Ugyanígy különjáraton, kiutasított személyeket utaztattak 2017. november 20-án a *Travel Service* légitársaságtól bérelt *Boeing 737-800*-as repülőgépével Budapest–(Tbiliszi)–Kabul útvonalon Afganisztánba – kiegészülve másik két schengeni állam néhány kísérőjével és kísért személyével –; a rendőrök a már november 21-én induló, ellenkező útvonalú visszaúton a grúz fővárosban éjszakáztak. (Ilyen útvonalú visszaszállítási járatra majd 2018. május elején is, majd 2019-ben 4 alkalommal¹³⁵ is sor került.)

Egyiptomból több, szervezett nagy csoport is érkezett magyarországi turizmus céljából. Az első között voltak az *Egypt Air* és az *Air Cairo* légitársaságok által 2014. február 12-én Kairó–Budapest útvonalon, majd február 15-én visszafelé teljesített szerződéses különjáratok. A *Boeing 737-800*-as és *Boeing 777*-es repülőgépekkel repült, közeli időpontban érkező, majd később egymás után induló három járatral összesen több, mint 680 fő utazott be, majd ki a magyar főváros repülőterén keresztül. Az előbbi körülmények miatt e különjáratok vízumkötelezett utasainak átléptetése a *RRI Határrendészeti Osztály* útlevél-kezelő állományára jelentősebb terhelést eredményezett. Köszönhetően az utasok részére a beutazó vízumokat kiállító *Magyarország Kairói Nagykövetségének* kellő időben megküldött tájékoztatásának is, a feladatra a kellő számú útlevélkezelő volt csoportosítható a személyek érkezésének, majd indulásának idejében. A következő évek során is, évente legfeljebb néhány alkalommal, de sor került ilyen, jelentős létszámú egyiptomi beutazókat szállító különjáratra.

A budapesti repülőtér a 2010-es évek közepén, Schengen-külső viszonylatban továbbra is Bulgária, Egyiptom, Marokkó, Törökország és Tunézia tengerparti repülőtereivel is szerződés szerinti menetrendi, üdülni vágyókat szállító légi kapcsolatban állt. Ezek mellett jelentős volt a Schengen-belső viszonylatú charter-forgalom is (számottevően görögországi repülőterekre). A Debreceni Repülőtér ugyanekkor, a nyári időszakokban rendelkezett legalább heti egy közvetlen charter-járatral a törökországi Antalyába és a bulgáriai Burgaszba; Tunéziába és az egyiptomi Hurghadába egyes években szintén volt légi járat.

A szerb és egyesült arab emírségekbeli közös vállalatá alakult *Air Serbia* légitársaság 2014. március 30-án indította a naponta, azaz heti hétszer repült Belgrád–Budapest járatát. A mindvégig *Aerospatiale ATR-72*-es, 66 utas befogadására alkalmas repülőgéppel teljesített viszonylatot 2015. október 25-én, a nyári menetrendi időszak végével megszüntette.¹³⁶ A *Norwegian Air Shuttle* alacsony árfekvésű légitársaság 2014. áprilisától repülte heti háromszor teljesített Budapest–London·Gatwick járatát. Az *El Al* izraeli légitársaság 2014. elején *UP* néven alapított alacsony árfekvésű repülőjegyeket kínáló leányvállalata azév tavaszától megkezdte Tel Aviv–Budapest útvonalak teljesítését. A török *Pegasus Airlines* 2014. július 16-án nyitotta meg Isztambul·Sabiha

¹³⁴ > [A *Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2013–2016. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2017.03.11. 22:30]

¹³⁵ A 2019. évben, május és december között lebonyolított négy kiutazás alkalmával összesen 445 kísért személy és kísérő utazott Budapestről az afgán fővárosba.

> [A *Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2019. évi forgalmának havi részletezése alapján; megtekintve: 2020.03.06. 22:30]

¹³⁶ > Megszűnik a Budapest–Belgrád járat. ; Naponta repül az *Air Serbia* Belgrádba.

Gökçen–Budapest járatát, amelyet *Boeing 737*-es repülőgépeivel, heti négy, egyes időszakokban három alkalommal teljesített.

A *Wizz Air* 2014. szeptember 30-án indította meg a Budapest–Kutaiszi járatát, heti kettő (majd évekké később már három) alkalommal; Budapestről ez lett az első menetrend szerinti utasjárat-kapcsolat Grúziával. Az Egyesült Arab Emírségek legnagyobb légitársasága, az *Emirates* 2014. december 29-én repülte először menetrend szerint a Dubai–OMDW–Budapest útvonalat, *Airbus A330-200* típusú repülőgéppel, amelyet 2015. december 1-jétől a több, 354–427 ülőhellyel rendelkező *Boeing 777-300ER*-es légijárművel váltott fel e viszonylatban.¹³⁷ Ezzel e típus a budapesti repülőtérre menetrend szerint, éveken keresztül változatlanul közlekedő legnagyobb utasbefogadó-képességű repülőgép lett. Az *easyJet* légitársaság 2014. november 2-án megszüntette a London–Luton–Budapest útvonalát.

A budapesti légi kikötő a folyamatos szinten tartás és újabb hókotrók beszerzések hatására a kedvezőtlen téli időjárási helyzetek idején is folyamatos üzemet tudott fenntartani. Legfeljebb néhány tíz percre, a futópálya-takarítás idejére volt le- és felszállási szünet. A 2010-es években kevés ennél hosszabb idejű zárlat került elrendelésre.¹³⁸ A budapesti légi kikötő évente több alkalommal is fogadott olyan, magyar repülőteret eredetileg nem érintő repülőgépet, amely a célrepülőtér időjárási helyzete miatt kitérésre kényszerült. Az ilyen esetek mellett előfordultak műszaki vagy egészségügyi okokból, garázda utas miatt útvonalát sürgősen megszakítani kénytelen légijárművek leszállásai is. Ezek legtöbbször rövid időn, esetleg néhány órán belül megoldásra kerültek, azonban ritka esetekben hosszabb időt és / vagy komolyabb szervezést igényeltek.¹³⁹ Az egészségügyi kényszerhelyzetek általában kedvezően végződtek, azonban igen ritkán, de előfordult, hogy az érintett utas életét a leszállást követő azonnali orvosi beavatkozás sem tudta megmenteni.

A kínai nemzeti légitársaság, az *Air China* 2015. május 2-án nyitotta meg a heti négy alkalommal, *Airbus A330-200*-as repülőgépével teljesített Peking–(Minszk)–Budapest–Peking járatát. E kínai vállalat első alkalommal indított menetrend szerinti járatot a magyar főváros légikikötőjébe, azonban Minszk–Budapest viszonylatban utasokat nem szállíthatott. A budapesti leszállás során valamennyi utasnak el kellett hagynia a repülőgépet, hogy az előírásnak megfelelően utántölthessék a repülőgépet. A Minszkből Pekingbe átutazó személyeknek – az Európai Unió előírásaival összhang-

¹³⁷ > Az *Emirates* napi dubaji járatát ünnepli a Budapest Airport. ; Budapestre érkezett az első *Emirates Boeing 777-es*.

¹³⁸ A 2019. év legelején, január 8-án több órán keresztül akadozott a légijárművek fogadása és indítása. A két pályából az egyik ekkor lezárásra került, míg az 1-est folyamatosan tisztították. Azonban a sűrű hóesés a látási viszonyokat rendkívül lerontotta a kora délután folyamán, közel két órán át, fél kettő és három óra között. Ebből eredően, több járat kitérő repülőtérre szállította az utasait. Így aznap, a *Wizz Air* Pristina–Budapest járata Debrecenben, ugyanez a vállalat Berlin–Schönefeld–Budapest útvonalát teljesítő repülőgépe és a *Ryanair* Dublin–Budapest járata Pozsonyban szállt le, miután mindegyik Vác tágabb térségében várakozott az időjárás javulására. Az *Egyptair* Kairó–Budapest járata Bécsben szállt le, majd onnét két óra elteltével indult a magyar fővárosba. A *Swiss International Air Lines* Zürich–Budapest járata Székesfehérvár és Tatabánya térségében 20 percet várakozott, majd visszatért a svájci repülőtérre. Más járatok esetenként huzamosabb késéssel érkeztek meg, illetve indultak.

> [A *flightradar24.com* világháló oldalán ismertetett, az adott nap érintett járatainak útvonalai. Megtekintve 2019. 01.09-e 07:40]

¹³⁹ Ilyen volt az *Air India* London–Heathrow–Mumbai járatát 2015. január 22-én teljesítő *Boeing 787-800 Dreamliner* típusú repülőgépének esete is, amely hajtómű-hiba miatt hajtott végre kényszerleszállást a magyar fővárosban. A szerbiai légtérből visszaforduló légijármű délutáni leszállását követően a 227 utas a 2B utasforgalmi épület induló várótermében várakozott a helyzet megoldására. Az indiai légitársaság az este folyamán a Frankfurt–Új Delhi és Párizs–Új Delhi járatainak útvonalát Budapesten megszakította. Ezek utasainak és a Londonból indulóknak újra elosztását követően, a hajnali órákban az utóbbiak közül az egyik repülőgép Mumbai-ba, a másik Delhibe folytatta útját.

> Budapesten szakította meg útját az *Air India Dreamlinere*. ; *MTI*: Kényszerleszállást hajtott végre az *Air India* Budapesten. ; PTI

ban – utasbiztonsági ellenőrzésen kellett átesniük a magyar főváros repülőtérén (a személyzet Budapesten váltott). A Wizz Air 2015. május 16-án indította meg a Budapest–Hurgada járatát, amely a magyar fővárosból a második nem szerződés szerinti menetrend szerinti viszonylat lett Egyiptomba. Azonban az egyiptomi repülőtér-biztonsági ellenőrzések kockázata miatt 2015. november 28-tól e légitársaság is felfüggesztette a hurgadai viszonylatát.¹⁴⁰ A Wizz Air 2015. június 18-án nyitotta meg a Budapest–Glasgow járatát, amelyet heti kétszer alkalommal teljesített, szintén a 180 utas szállítására is alkalmas Airbus A320-as repülőgéppel. E vállalat 2015. ősztől teljesítette Budapest–Birmingham útvonalát is, azonos típusú légijárművel.

Magyarországot Kanadával 2015. június 18-tól kezdve két járat kötötte össze ismét, mindkettő heti egyszer, ugyanazon a napon, csütörtökön közlekedett. A görög SkyGreece Airlines a Thesszaloniki–Budapest–Toronto, illetve a kanadai Air Transat légitársaság Toronto–Montreal–Budapest útvonalat Airbus A330-300-as repülőgéppel teljesítette. A görög vállalat járatán az esetlegesen csak Thesszaloniki és Budapest viszonylatában közlekedők határforgalom-ellenőrzésen estek át, mivel maga a járat Schengen-külső viszonylatú volt, azáltal, hogy célállomása (illetve ellenkező irányban repülés esetén kiindulási repülőtere) nem a schengeni térségben volt. A török Turkish Airlines 2015. július 3-tól egy délutáni járatral napi négyre, heti 28-ra növelte járat-sűrűségét Isztambul és Budapest között. A görög SkyGreece Airlines anyagi és műszaki nehézségei okán 2015. augusztus 27-én – ideiglenesnek szánva, de véglegesnek bizonyulva – beszüntette működését, így a Budapesten keresztül repült kanadai járatát sem teljesítette többet. Az Air Transat még az október végén, a téli menetrendi időszak idejére, felfüggesztette a Kanadából Budapestre közlekedő járatát.

A budapesti nemzetközi légikikötő belépő határterületének négy útlevélkezelő-fülkéjében kialakított nyolc munkaaállomását a 2015. október 9-én átadott, elsősorban az Európai Unió állampolgárai átléptetésére szánt, két fülke / négy munkaaállomással bővítették. Ezek a többi fülkétől jelentősen előrébb, és azoktól egy fallal teljesen eltakarva, 45 fokkal elforgatva kerültek kialakításra. A belépő útlevélkezelő pultok előtti határterület kibővítésére ekkor még nem került sor, mivel az átszálló utasok ellenőrzésére szolgáló két utasbiztonsági munkahely ezt továbbra sem tette lehetővé.

A Magyarország államhatára által körülzárt terület feletti, légiközlekedés számára fizikailag még igénybe vehető magasságig terjedő légtér egésze továbbra is része volt a kizárólagos állami tulajdonoknak. A légtér 2012-től, törvény ereje által a magyar nemzeti vagyon részévé lett nyilvánítva.¹⁴¹ A légiforgalmi légtér nem ellenőrzött és ellenőrzött magasságokra volt osztva; ezeken túlmenően kerültek meghatározásra korlátozott, tiltott és egyéb légterek. Az Európai Bizottság 2014-es rendelete értelmében a 9.000 méter (30.000 láb) feletti magasságban 2022. január 1-jétől szabad (kijelölt útvonalak nélküli) légtérhasználatot kell biztosítani az Európai Gazdasági Térség tagországainak. Ehhez Magyarország elsőként igazodott, s 2015. február 5-től a megmaradt be- és kilépőpontok között immár korlátozásmentesen, szabadon választott útvonalon közlekedhettek az átrepülő légijárművek a magyarországi ellenőrzött légtér említett magasságában. (III./I sz. melléklet) Ez a légitársaságoknak költségmegtakarítást hozott és az üzemanyag-felhasználás csökkenése mérsékelte Magyarország felett a károsanyag-kibocsátást is.¹⁴² A belépő pontokon a jelentkezés, valamint az előírt egyéb, vagy szükség szerinti kapcsolattartás a magyar légiforgalmi irányítással továbbra is kötelező

¹⁴⁰ > MTI–hvg.hu: Felfüggeszti Hurgadába tartó járatait a Wizz Air.

¹⁴¹ > 2011/CXCVI. tv. 1. § (2) e) pont.

¹⁴² > Európában elsőként a HungaroControl vezeti be...

maradt. A magyar ellenőrzött légtérben az átrepülő repülőgép-forgalom 2013-ban 522.929 jármű volt, 2015-ben már 663.544, majd 2017. folyamán 736.089 repülőgépet irányított a *HungaroControl Zrt.* Az ilyen forgalom 2019-ben 757.812 volt (2018-ban még 777.488).¹⁴³ A légiközlekedésről szóló törvény 2015. november 15-től hatályos módosítása rendelkezett először arról, hogy a magyar légtérrel felróható magatartása miatt jogosulatlanul igénybe vevő légi jármű felelős személyének költség-megtérítési kötelezettsége van. A *Magyar Honvédség* légvédelmi készenléti szolgálatának a légi járművel szembeni intézkedésével kapcsolatban keletkezett költségeit, a *Légügyi Hatóság* döntése alapján kellett megtérítenie annak, aki a „riasztást eredményező eseményt okozta”.¹⁴⁴

A *Ryanair* légitársaság 2015. november 7-én nyitotta meg Budapest–Eilat-Ovda járatot,¹⁴⁵ amellyel a dél-izraeli várost a magyar fővárossal elsőként kötötte össze menetrend szerint. (Korábban csak idényjellegű szerződéses járatok működtek elsősorban Eilat belvárosi repülőterére.) Az útvonalat az ír légitársaság a téli idényekben üzemeltette, a március végén leállított forgalma 2016. november 2-án indult újra, heti kettő járatral.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2015. évi összes, 10.298.963 utas forgalmából – azaz ide értve a Schengen-belső menetrend szerinti és azon kívüli, illetve kereskedelmi és nem-kereskedelmi járatokét is – valamennyi, Schengen-külső viszonylatban közlekedő 32.031 járat 3.635.948 utast szállított Budapestre és onnan külföldre, azaz a teljes utasforgalom 35,30 %-át tették ki. A legjelentősebb Schengen-külső viszonylat az Egyesült Királyság repülőterei voltak 1.634.709 utassal (az érték az összes célszámot tekintve is az első helyen állt; a Schengen-külső viszonylat 45 %-át, míg az összesnek 15,9 %-át tette ki). A brit légi kikötők megoszlása az előbbi összesített adaton belül a következő volt: London·Luton 472.830, London·Stansted 368.976, London·Heathrow 291.955 illetve London·Gatwick 185.653 fő. Ezt Törökország légi kikötői 481.183 fővel (valamennyi között a 8. helyen), majd Izraelé 277.432, Oroszorszáé 273.171, az Egyesült Arab Emírségeké 196.988 és Írorszáé 195.597 fővel követték (ezeket követően Ukrajna, Románia és Katar repülőterei „csak” 88–80 ezer utassal voltak jelen). Az összes Schengen-külső viszonylatban közlekedő menetrend szerinti és azon kívüli kereskedelmi 25.718 járat (a nem kereskedelmi repülések kivételével) 3.601.583 utast szállított Budapestre és onnan külföldre, azaz a teljes forgalom 34,97 %-át tették ki. A budapesti repülőtéren az összes nem-kereskedelmi, azaz elsősorban „kisrepülőgépes” forgalom ugyanakkor 6.313 járatot és 70.611 utast teljesített valamennyi viszonylatban. Az Európai Gazdasági Térségen kívüli viszonylatban szállított légi teheráru- és postaküldemény-forgalom 21.688,32 tonnát tett ki az összes 65.985,5 tonnából (azaz a teljes forgalom 32,87 %-át). A legforgalmasabb viszonylat Kína volt 6.587 tonnával, amelyet az Egyesült Arab Emírátsok követett 4.102,34 tonnával, majd Törökország 4 ezerrel, míg Azerbajdzsán 2,9 ezer tonnával szerepelt (Svájc viszonylatában 534,08 tonna forgalom került rögzítésre). Az Európai Gazdasági Térségen kívülről érkező teherárak és postaküldemények tömege 13.073,84 tonnát tettek ki.¹⁴⁶

¹⁴³ > *HungaroControl Éves Jelentés 2017.*: 18. p.; Tavalys is több mint egymillió gép biztonságát...; [A *HungaroControl Zrt.* 2018–2019. évi légiforgalmi statisztikája a <https://www.hungarocontrol.hu/rolunk/legiforgalmi-iranyitas/legiforgalmi-statisztika> oldalon (megtekintve: 2020.02.01. 22:30-kor az akkori állapot szerinti adatok feldolgozásával)]

¹⁴⁴ > 2015/CLXX. tv. 5. §

¹⁴⁵ > *Ryanair announces first Israel flights.*

¹⁴⁶ > [A *Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2015. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2016.07.23. 22:30]

A 2015. évben Magyarország összes Schengen-külső viszonylatú személyforgalmának (42.225.872 fő) már 8,71 %-a a magyarországi légi határátkelőhelyeken keresztül zajlott.¹⁴⁷ A magyarországi vidéki légi kikötők és leszállómezők közül a Debrecen Repülőtér 2015-ben 172.212 utas vette igénybe. E személyek 87 %-a menetrend szerinti járáttal utazott, míg 11 %-a szerződéses járáttal, és a fennmaradó kevesebb, mint 2 % (megközelítőleg három ezer fő) nem kereskedelmi repülés során vette igénybe az utasforgalmi épületet. A debreceni légi kikötőben 1.577 kereskedelmi (menetrend szerinti és szerződéses) légi járat indult és érkezett. Ugyanekkor a sármelléki Hévíz-Balaton Repülőtér 15.748 fővel és 2.092 érkező és induló járáttal Magyarországon az ötödik helyen állt, ebből a 244 kereskedelmi járatot 13.579 személy (amelyből 630 „tranzit utas”) vette igénybe. E légi kikötőben az 1.848 nem-kereskedelmi (elsősorban kisrepülőgépes magánforgalom) le- és felszállással 2.169 személy utazott, a külföldre utazás esetében jelentős részben a nyaralóforgalom miatt. A sármelléki repülőtér Győr-Pér 29.437 fővel és 6.790 járáttal, illetve Nyíregyháza 27.320 fővel és 14.451 járáttal előzte meg, amely adatok tartalmazzák a bel- és külföldi forgalmat is. Debreceni Repülőtér ugyanekkor 13,5 tonna áruforgalmat bonyolított le, míg ez a sármelléki légi kikötőben ez 15,3 tonnát tett ki, azonban Győr-Péren 173,8 tonnányit kezeltek.¹⁴⁸ A magyarországi vidéki repülőterek állandó határátkelőin vagy az ideiglenes határnyitásaik során, a 2015. évben az összesen 2.014 Schengen-külső viszonylatú járat által 134.837 fő került átléptetésre. Ez a vidéki légi kikötők, leszállóhelyek teljes utasforgalmának 54,5 %-át tette ki, s ebből a legnagyobb részt a Debrecen Repülőtér adta.¹⁴⁹ A fővároson kívüli repülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső utasforgalma 2013-tól kezdődően 3,6–3,8 %-ban részesült a teljes magyarországi légi forgalomból.

{ Nemzetközi kitekintés. } Az Európai Unió és a Schengeni Térség határforgalom-ellenőrzés alá eső légi viszonylataiban a 2015. év során összesen 116.274.643 utas lépte át a határokat,¹⁵⁰ amelynek 3,24 %-a a magyarországi légi határátkelőhelyeken történt. A lengyelországi Varsó-Okęcie Chopin Repülőtér összes utasforgalma – a bel- és Schengen-belső viszonylatokkal együtt – 2015-ben 11.206.700 fő volt, amelyből 10.031.000 utas külföldi útvonalon közlekedett.¹⁵¹ Ugyanekkor a Prága-Ruzyně

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2016. évi összes, 11.441.858 utas nemzetközi forgalmából – azaz ide értve a Schengen-belső menetrend szerinti és azon kívüli, illetve kereskedelmi és nem-kereskedelmi járatokét is – 3.899.902 személy Schengen-külső viszonylatban közlekedett, azaz a teljes forgalom 34,08 %-át tették ki. Utóbbi legjelentősebb forgalmát az Egyesült Királyság repülőterei esetében rögzítettek, 1.901.390 fővel (az érték az összes célországot tekintve is az első helyen állt). Ezt Törökország légi kikötői 374.910 fővel (valamennyi között a 9. helyen; ebből is Isztambul-Atatürk repülőtere 234.583 és Isztambul-Sabiha Gökçen 91.109 fővel részesedett), majd azt Izraelé 314.211, Oroszorszáé 267.712, Írorszáé 230.664 és az Egyesült Arab Emírségeké 227.505 fővel követték. Az Európai Gazdasági Térségen kívüli viszonylatban szállított légi teheráru- és postaküldemény-forgalom 30.218 tonnát tett ki az összes 77.533 tonnából (azaz a teljes forgalom 38,97 %-át). Az Európai Gazdasági Térségen kívülről érkező (import) teherárak és postaküldemények tömege 16.000,49 tonnát tett ki.

> [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2016. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2017.03.11. 22:30]

¹⁴⁷ > [Az Országos Rendőr-főkapitányság http://www.police.hu/sites/default/files/hatarrendeszet_hk_2015.12.pdf honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2015. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:00]

¹⁴⁸ > Magyar Statisztikai Évkönyv, 2015. ; TAMÁS László ; [KSH BLFNR 2015. évi éves adat.]

¹⁴⁹ > [Az Országos Rendőr-főkapitányság http://www.police.hu/sites/default/files/hatarrendeszet_hk_2015.12.pdf honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2015. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:00]

¹⁵⁰ > FRAN – Q2 2016.: 35. p.

Az utasforgalmi adat több mint fele a szabad mozgás uniós jogával rendelkező személy volt, míg a fennmaradó hányad vízumkötelezett, vagy vízummentes beutazásra jogosult harmadik ország állampolgárságával rendelkező személy volt.

¹⁵¹ > *Chopin Airport bids farewell to the 2015 year...*

Václav Havel Repülőtérén a 120.827 nemzetközi járáttal 11.979.806 fő utazott (további 51.122 személy belföldi útvonalakon közlekedett), a külföldi viszonylatú áruforgalom ugyanekkor 50.484 tonnát tett ki.¹⁵² A Bécs-Schwechat repülőtér összes utasforgalma – ideértve valamennyi nemzetközi és belföldi viszonylatot – a 2015. évben 22.775.054 főt tett ki, amelyből az átszálló utasok 6,3 millió főt számláltak; az összesből a Schengen-külső viszonylat megközelítőleg 37 %-ot, azaz 8,5 millió főt tett ki. A teljes áruforgalom ugyanitt 272.575 tonna volt.¹⁵³ A 2012. tavaszától a román főváros kizárólagos repülőtereként működő Bukaresti Henri Coandă Nemzetközi Repülőtér (Otopeni) 2015. évi teljes (kül- és belföldi) forgalma 9,3 millió utas volt. Ennek döntő része határforgalom-ellenőrzés alá eső nemzetközi forgalom volt.

Az előző bekezdésekben ismertetett utasforgalmi adatok alapján, a határforgalom-ellenőrzésen átesett személyeket tekintve 2015-ben a budapesti repülőtér részesedése az Európai Unió és a Schengeni Térség azonos adatából 3,10 %-ot tett ki. Lakosságarány alapján Magyarország 1,89 %-ot tett ki ugyanekkor. Azaz a magyar főváros repülőtere – a honos ország lakosságához képest – arányaiban számottevően nagyobb forgalommal rendelkezett 2015-ben is.

Az *RRI Határrendészeti Osztálya* a 2015. évben összesen 127 személy visszairányítását hajtotta végre. Beléptetés megtagadása beutazási tilalom alatt álló személyek esetében 15 főt, míg az érvényes úti okmány, vízum vagy tartózkodási engedély hiányában 94 személyt érintett. Ugyanekkor 147 belépni szándékozó személy közokirat-hamisítás bűncselekményt követett el, akik közül 16 került visszairányításra (2014-ben 24 fő). A hamis, hamisított, más nevére szóló úti okmányt felhasználók jelentős többsége még az intézkedés során menekültkérelmet nyújtott be (és ezáltal a visszairányításuk felfüggesztésre került).¹⁵⁴ (VII/B sz. és VII/C sz. melléklet) A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtérén az említett, 147 belépni szándékozó személy által elkövetett és felfedezett közokirat-hamisítás bűncselekmény mellett további 33 fő a Magyarország-

¹⁵² > [A Prága Václav Havel Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. Web: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/Contents.4/0/BB73D46E3C0F3FA5409E7657FA9218BC/resource.pdf> (megtekintve: 2017.02.28. 23:30)]

Prágában a legforgalmasabb viszonylatok között Moszkva-Seremetyevo a 2. helyet foglalta el 580.739 utassal, London-Heathrow az 5-et 448.595 fővel, míg a 7-et London-Stansted 334.131 személlyel.

¹⁵³ > [A Bécsi Repülőtér statisztikai adatközlése a világhálós felületén részletezve. Web: http://www.viennaairport.com/en/company/investor_relations/news/traffic_results?news_beitrag_id=1452601350525 és http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/IR/2017/04_Excel_Traffic_results_April_2017.xlsx (megtekintve: 2017.06.05. 23:00)]

¹⁵⁴ > [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Rendészeti Igazgatóság Szakértői Alosztálya adatgyűjtése alapján.] ; [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság http://www.police.hu/sites/default/files/repuloteri_rendor_igazgatosag_hk_2015_12.pdf honlapon közzétett, az RRI 2015. évi statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:30] ; [Az Országos Rendőr-főkapitányság http://www.police.hu/sites/default/files/hatarrendeszet_hk_2015.12.pdf honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2015. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:00]

A 2015. évben az Európai Unió és a Schengeni Térség repülőterein 5.331 belépni szándékozó személy esetében fedtek fel úti okmány hamisítást, többet mint a szárazföldi és tengeri határátkelőhelyeken együttvéve. Az érkező utasok közül – valamely meghatározott okból kifolyólag – összesen 46.781 fő beléptetését tagadták meg, s került visszairányításra (köztük a hamis / hamisított okmányt felhasználók is).

Az Európai Unióban és a Schengeni Térségben a 2015. évben azon utasok aránya, akik belépését megtagadták az Európai Unió és a Schengeni Térség összes 786 millió fős nemzetközi (Schengen-külső és Schengen-belső, de a belföldiek nélküli) légi utasforgalmához viszonyítva 0,06 % volt. Azonban a számok a nagy, a közepes és a kis repülőterek viszonyában jelentősen eltér; ez a részarány a sok millió utasforgalmat lebonyolító repülőtereken általában nagyobb, mint a néhány százazresek esetében. Ezt elsősorban az átszálló-forgalom mértéke, illetve az adott országnak a jogellenesen belépni / tartózkodni szándékozók részére gyakorolt vonzereje eredményezi.

> *FRAN – Q2 2016.*: 26., 30. p. [Az Európai Unió, Norvégia és Izland statisztikai hivatalainak 2015. évi légi utasforgalmi adatai alapján.]

A visszairányítottak egy része menekültkérelmet adott be a határozat meghozatala előtt, vagy azt követően; így azokkal szemben az intézkedés végrehajtását a menekültügyi hatóság döntéséig felfüggesztették.

ról kilépése vagy Schengen-belső viszonylatú utazása során követte el. Azonban az ezt követő évben a Schengen-külső viszonylatból érkező, belépni szándékozó, közokirat-hamisítást elkövetők száma számottevően visszaesett, és az azutáni években tovább csökkent. Ugyanakkor a hamis, hamisított vagy más névre szóló úti okmányt felhasználó, kilépni szándékozók és a Schengen-belső viszonylatban utazók száma folyamatosan nőtt. Míg 2015-ben a budapesti repülőtéren közokirat-hamisítást elkövetők 81,7 %-a Magyarországra belépő utas volt, addig ők majd 2019-ben már csak mindössze 13,2 %-ot tettek ki.¹⁵⁵

A budapesti központi légi határátkelőhelyen nemzetközi kötelezettségvállalásból, nemzeti érdekből vagy elháríthatatlan szükséghelyzetből, illetve egyéb méltánylást érdemlő esetekből kifolyólag (jellemzően EGT állampolgár szükséges vízummal nem rendelkező harmadik országbeli családtagja részére) a 2015. évben 39 vízumot állítottak ki. Ez a szám nagyjából azonos volt az azt megelőző és az azt követő években is. A 2015. évi vízumkiadás mennyisége az összes magyar átkelőhely adatának 51 %-át tette ki, amely az adott időszak legkisebb arányát jelentette. Debrecen Repülőtéren ugyanebben az évben 4 vízum kiadására került sor.¹⁵⁶

A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság illetékességi területén belül működő magyarországi repülőterek esetében, 2015. folyamán ideiglenes határnyitásra Budaörsön (ICAO kódja: LHBS) 58 alkalommal került sor, Tököl repülőtere (LHTL) esetében ugyanez 54-szer, Budakeszi-Farkashegyen (LHFH) kétszer, Gödöllőn (LHGD) kétszer, míg Dunakeszin (LHDK) egyszer történt. A döntően magáncélból, Schengen-külső viszonylatban közlekedő repülőgépek elsősorban Románia és Horvátország repülőtereire közlekedtek, de kiindulási vagy célállomásként előfordultak Szerbia, Ukrajna, Bulgária, Bosznia és Hercegovina, valamint az Egyesült Királyság települései is. A kisméretű légitársaságokon általában 1–2 fő személyzet és 0–5 fő utas utazott.¹⁵⁷ A 2016. évi határnyitások – részben a kiszolgáló vállalkozások szolgáltatási helyeinek áthelyeződésével – jelentős mértékben átalakultak, és összességükben csökkentek is. Az említett évben, Tököl repülőtéren 64 alkalommal történt határátléptetés, míg Budaörsön mindössze 6 esetben; más Pest megyei repülőtéren Schengen-külső viszonylatban nem volt légi forgalom.¹⁵⁸

A Wizz Air 2016. március 27-től ismét megindította a Budapest–Baku járatát, heti két alkalommal Airbus A320-as repülőgéppel. A kanadai közvetlen légi kapcsolat 2016. június 2-án indult újra, amikor a kanadai Air Transat légitársaság újra megnyitotta a Toronto–Budapest járatát, Airbus A330-as repülőgéppel. A tervek szerint október közepéig, heti egy alkalommal üzemeltették a magyarországi viszonylatot. A szintén kanadai Air Canada rouge vállalat 2016. június 11-én kezdte meg Toronto–Budapest, heti háromszori járatának repülését, 282 fős Boeing 767-300ER-es repülőgéppel, amelyet a nyári menetrendi időszak végén átmenetileg felfüggesztettek.¹⁵⁹

¹⁵⁵ > [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Rendészeti Igazgatóság Szakértői Alosztálya adatgyűjtése alapján.]

¹⁵⁶ > [Az Európai Bizottság https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/visa-policy_en#stats honlapján közzétett, a Migrációügyi és Uniók Belügyi Főigazgatóság 2013. és 2016. közötti statisztikai adatainak elemzése alapján; megtekintve: 2019.10.04. 12:00]

A 2013. évben 44 vízum kiadására került sor a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér határátkelőhelyén (az országos adat 74,5 %-a), további egy pedig a Debreceni Repülőtéren. A 2014. évben 43-at (az országosnak 79,6 %-a) Budapest, 2016-ban 34-et Budapest (53 %) és 3-at Debrecenben

¹⁵⁷ > [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Rendészeti Igazgatóság Határrendészeti Osztály 2015. évi adatai, jelentései alapján.]

¹⁵⁸ > [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Rendészeti Igazgatóság Határrendészeti Osztály 2016. évi adatai alapján.]

¹⁵⁹ Az ünnepélyes járatfogaadásra csak három nap múlva, június 14-én, a második érkező repülőgépnél került sor.

A *Bulgaria Air* 2016. június 20-án nyitotta meg Szófia–Budapest járatát, amelyet ezt követően heti négy alkalommal, *Embraer 190*-es, 108 utas befogadására képes repülőgéppel teljesített.¹⁶⁰ A bolgár légitársaság a téli menetrendi időszak után 2017. június 20-tól ismét repült a bolgár és magyar főváros között. A magyar *Wizz Air* 2016. augusztus 3-án indította meg a heti kétszeri sűrűségű Budapest–Várna, amely csak az év nyári idényében közlekedett. Ezt 2016. november 1-jén e vállalat Budapest–Szófia útvonala követte.¹⁶¹ A *Qatar Airways* 2016. július legelejétől heti tízre növelte a Doha–Budapest járatainak számát: a napi rendszerességű mellett, késő délutánonként további heti háromat vezetett be. A katarai vállalat a következő év májusától heti 12-re növelte a magyarországi viszonylatának teljesítését. Az algériai *Air Algérie* 2016. szeptember 15-től – negyed évszázad elteltével – kezdte újra az Algír–Budapest járatának teljesítését, heti két alkalommal, *Boeing 737-600*-as, majd esetenként *Boeing 737-800*-as repülőgépekkel.¹⁶² A jelentős magyarországi légi forgalmat is bonyolító *Wizz Air* 2016. szeptember közepén összesen 63 darab 180 utas-férőhelyes *Airbus A320-200*-as és 10 darab 230 fő befogadó-képességű *A321neo* típusú repülőgéppel rendelkezett, amellyel Európa és Ázsia 123 városát kapcsolta össze. Ebből, ugyanekkor Budapestről 54, Debrecenből 5 városba repültek járatai; előbbi repülőtérről 15, utóbbiból 1 volt – határforgalom-ellenőrzés alá eső – Schengen-külső célállomás.¹⁶³ A *Wizz Air* 2016. szeptember 21-én repülte első Budapest–Bukarest útvonalát, amelyet akkortól heti háromszori rendszerességgel teljesített (azonban majd 2018. október végén megszüntette azt).¹⁶⁴

Egy év kihagyás után, az orosz *UTair* 2016. július 10-én indította újra a Moszkva–Vnukovo–Sármellék idényjáratát, heti egy alkalommal, kezdetben *Boeing 737-500*-as, 126 utasbefogadó-képességű repülőgéppel teljesítve azt.¹⁶⁵ Az orosz légitársaság az őszi forgalomszünet után majd 2016. december 30-a és 2017. január 10-e között – az ortodox karácsony idején – újabb öt járatpárt repült szerződés alapján Moszkvából a nyugat-balatoni repülőterre.¹⁶⁶ A sármelléki Hévíz-Balaton Repülőtér 2016. július közepi Schengen-külső viszonylatú kereskedelmi utasforgalmát mindössze az említett moszkvai és a *Freebird* heti egyszeri Antalya–Sármellék szerződéses (üdülő)járata alkotta (előbbi vasárnap kora délután, utóbbi szerda délelőtt érkezett és indult a Zala megyei légi kikötőből). A moszkvai menetrend szerinti járat november 6-án közlekedett az évben utolsó alkalommal, s a további téli menetrendi időszakra a teljesítését szüneteltették.¹⁶⁷

A Debreceni Repülőtér 2016. nyári, menetrend szerinti Schengen-külső utasforgalmát a *Wizz Air* heti tíz Debrecen–London–Luton induló, és ugyanennyi érkező járata,

¹⁶⁰ > Közvetlen kapcsolat Szófiával: megérkezett a *Bulgaria Air* új járata.

¹⁶¹ > A *Wizz Air* új Budapest–Szófia útvonalat indít. ; *Wizz: Új útvonal Várnába, járatsűrítés Ibizára és Mallorcára.*

¹⁶² > Budapestre nyit közvetlen járatot az *Air Algérie*. ; Kiváló légi kapcsolat Észak-Afrikába: *Air Algérie* járat indult.

Az eredeti tervek szerint, az első járat 2016. szeptember 11-én érkezett volna meg Budapestre. A 2016. szeptember 15-ei nyitójáratot teljesítő *Boeing 737-800*-as repülőgép utasai közül 89 főt – az ünnepélyes járatnyitó rendezvényre érkezőket – a Feriegy-1 terminálnál álló repülőgépnél léptették be, míg a 10 fő fizetőutast e célból a 2B utasforgalmi épület érkező határterületére szállították át autóbusszal. Szintén a korábban bezárt terminálnál került sor a hazainduló küldöttség kiléptetésére is.

¹⁶³ > *Wizz Destinations*, 2016. évf. 5. sz. (október–november). 154 p.

¹⁶⁴ > Elindult a *Wizz Air* Budapest–Bukarest járata.

¹⁶⁵ > BERTA: Visszatért az orosz *UTair* Sármellékre!

Az orosz légitársaság az első sármelléki járatát *Boeing 767*-es repülőgéppel és 246 utassal teljesítette.

¹⁶⁶ > JÁMBOR

¹⁶⁷ > [A Hévíz-Balaton Airport Kft. http://www.hevizairport.com/cgi-bin/itworx/download.cgi?vid=397&uid=-1&do_kid=159 címen elérhető világhálós honlapjának 2016. évi menetrendjének részletezése alapján; megtekintve 2016.07.26. 22:30]

valamint a *Freebird* antalyai és a *Bulgarian Air Charter* burgaszi heti egy–egy szerződéses (üdülő)járata alkotta. Az említett időszakban, a menetrend szerinti teljes (azaz Schengen-belső és -külső összes) légi utasforgalom 34 járat volt irányonként. Ugyanezen év novemberében a londoni járatok heti hétre mérséklődtek, a bulgáriai és a törökországi célállomásokra pedig már nem közlekedtek repülőgépek; a Schengen-belső viszonylatok és a légijármű forgalom szintén csökkentek a téli menetrendi időszakban.¹⁶⁸

Utasszám-csökkenés miatt, a magyar utazási iroda által szerződtetett török *Freebird* légitársaság vállalat 2016. júliusának közepén átalakította magyarországi szolgáltatásait. Ennek értelmében, a 2016. június 15-én kezdett Antalya–Debrecen–Sármellék–Antalya üdülőjárat sármelléki leszállását július közepén megszüntették. E debreceni háromszög-útvonal (vagy másként „körjárat”) másik repülőtere, egyúttal utasok ki- és beszállásának helye 2016. július 20-tól Budapest lett.¹⁶⁹ Ebből kifolyólag a török vállalat Antalya–Debrecen–Sármellék–Antalya, majd Antalya–Debrecen–Budapest–Antalya útvonalon (*Airbus A320*-as repülőgéppel) teljesített járatai Magyarország esetében azon kevesek közé tartozott, amely nemcsak Schengen-külső, hanem egyúttal belföldi viszonylatot is repült (szerződéses menetrend szerint). Igaz a hajdúsági nagyváros és Sármellék, majd a magyar főváros közötti szakaszra jegyek nem voltak értékesítve. Ez mellett a *Freebird* repült Antalya–Budapest szerződéses járatot is. A *Flyegypt*, szerződéses járatok teljesítésére szakosodott egyiptomi légitársaság 2016. nyarán és őszen teljesített Hurghada–Pozsony–Budapest–Hurghada járatot is, amely esetében, csak a két európai város közötti utazásra utasokat nem vett fel. Október végétől a török *Corendon* légitársaság repülőgépe Antalya–Varsó–Budapest–Antalya, a *Travel Service* alkalmanként Budapest–Aqaba–Hurghada–Budapest útvonalat repült különjáratával, az utazási irodákkal kötött szerződés teljesítése érdekében.

A *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Határrendészeti Osztály* létszámának bővítése érdekében 2016. júliusában tíz – azév júniusban a rendészeti szakközépiskolákban frissen végzett – határrendészt neveztek ki. A határforgalom-ellenőrzés egyes részterületein a *Szakértői Alosztály* 18 fővel (köztük az alosztályvezető) látta el feladatait.

Észak-ciprusi török ellenőrzés alatt álló Ercan (Nicosia / Lefkoşa) nemzetközi repülőterre első alkalommal 2016. nyarán közlekedett Budapestről repülőgép, szerződés szerint. A magyar *Green Travel* utazási iroda által szerződtetett török *Tailwind Airlines* 2016. június 15-től heti egy alkalommal, Budapest–Antalya–Ercan útvonalon, *Boeing 737-400*-as repülőgépeivel teljesítette az üdülni szándékozók fuvarozását. Ez volt az első alkalom, hogy egy, a magyar és a legtöbb állam által el-nem-ismert ország repülőtere és a magyar főváros között átszállás nélküli légi kapcsolat jött létre. (Az előbbi állapot miatt, valamennyi ilyen viszonylatú repülőgépnek le kellett szállnia egy törökországi repülőtéren, mielőtt Észak-Ciprusra leszállt volna. Ellenkező irányban közlekedve mindez fordítottan történt.) Az útvonal végül, a magyar utazási iroda és észak-ciprusi üzletfele közötti együttműködés felbontása okán, 2016. augusztus 22-én megszűnt.¹⁷⁰

¹⁶⁸ > [Az *Airport Debrecen Repülőtér-üzemeltető Kft.* <http://www.debrecenairport.com/> címen elérhető világháló honlapjának repülőtéri heti érkező és induló járatok részletezése alapján; megtekintve 2016.07.26. 23:00] ; [Az *Airport Debrecen Repülőtér-üzemeltető Kft.* <http://www.debrecenairport.com/> címen elérhető világháló honlapjának repülőtéri heti érkező és induló járatok részletezése alapján; megtekintve 2016.11.13. 23:00]

¹⁶⁹ > Leállították a török charterjáratokat Sármellékről. ; VERECKEI

¹⁷⁰ > A *Green Travel* leállította az észak-ciprusi chartert, Antalyát ajánlanak helyette.

A még 2016. márciusában közzétett, a szintén június közepétől megindítani tervezett Debrecen–Izmir–Ercan útvonalú, szerződés szerinti észak-ciprusi járat teljesítését végül nem kezdték meg.

> VERECKEI

Magyarország labdarúgó válogatottjának egyes külföldi mérkőzésére a Wizz Air alkalmi kereskedelmi járatot indított (ezekre szabadon, bárki jegyet vásárolhatott, korlátozás nélkül). Így történt ez 2016. szeptember 6-án, amikor az aznap megrendezett Magyarország–Feröer-szigetek mérkőzésre kiutazni kívánó szurkolók fuvarozása érdekében a légitársaság, kevéssel dél előtti indulással repülőgépet szervezett Budapest–Vágar (Feröer-szigetek) útvonalon. A visszaúti járatot az eseményt követően, szeptember 7-én, éjjeli egy óra után indították. Ez az útvonal határrendészeti szempontból (is) különleges viszonylat volt, mivel egy Schengen-külső terület repülőterének viszonylatában repült, azonban – Dániának schengeni csatlakozásáról szóló egyezmény értelmében – az utasok mentesültek a határforgalom-ellenőrzés alól (egyúttal akkor már bő fél éve utasbiztonsági szempontból „biztonságos” repülőternek számított Vágar légi kikötője). Később is indultak Schengen-külső viszonylatú szurkolói alkalmi járatok. Ezek közül majd a 2019. november 19-e estéjén megrendezett Wales–Magyarország labdarúgó-mérkőzés kapcsán szervezettek a járatok darabszámai miatt lettek különlegesebbek. A Wizz Air aznap, kora délután előtt három alkalmi járatot indított Budapest–Cardiff, és egyet Debrecen–Cardiff útvonalon. Az ellenkező irányú, hazatérő járatokat november 19-éről 20-a virradó éjjel teljesítette a légitársaság.

A magyar kormány részéről 2016. július 29-én ismertették azt a szándékot, hogy – az egyik nagy német autógyártó vállalat Kecskeméten, 2020-ban átadandó új gyáregységének beruházásához kapcsolódóan – tervbe vették, a térség közlekedésfejlesztésének részeként, a kecskeméti katonai repülőtér részleges megnyitását a polgári és kereskedelmi repülés előtt is.

A 2016. évben – elsősorban az egyiptomi, tunéziai és törökországi merényletek és belpolitikai események miatt – továbbra sem élénkült a kiutaztató szerződéses járatok forgalma Budapestről. Az év augusztusában a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel, a kiutazókat szállító 39 charter-járatból mindössze 19 volt Schengen-külső viszonylat, irányonként és hetente. Utóbbi útvonalak Antalya, Burgasz, Hurghada, Monasztir és Tel Aviv repülőtereire közlekedtek. Igaz ugyanekkor, az alacsony árfekvésű *Ryanair* és *Wizz Air* járatai közül összesen 13–18 idényjellegű célállomás kifejezetten üdülőhely repülőtere volt, azonban azok Magyarországról egy kivételével mind Schengen-belső viszonylatban helyezkedtek el.¹⁷¹ Debrecenből induló öt szerződéses járatból kettő volt Schengen-külső viszonylatú, abból is az egyik a fentebb ismertetett, Budapestet is érintő antalyai útvonal volt.¹⁷² A beutaztató charter járatokkal érkezett utasok száma továbbra sem érte el a kiutaztatókét, azonban forgalmuk így is említésre méltó. Természetesen az egész évre jellemző Tel Aviv–Budapest járatok mellett a Távol-Keletről ismét érkeztek Magyarországra látogató turistákat szállító szerződéses különjáratok. Az *Air China* kínai légitársaság vállalat – menetrend szerinti Peking–(Minszk)–Budapest járatát mellett – 2016. június 6-án és 12-én, egy-egy alkalommal, különjáratként teljesítette a Ningbo–Budapest útvonalat, *Airbus A330*-as repülőgéppel. A dél-koreai *Asiana Airlines* 2016. július 1-jével kezdte meg heti egyszeri, Szöul–Incheon–Budapest útvonalú szerződéses járatának augusztus végéig történt teljesítését, amelyet *Boeing 777-200ER* típusú repülőgéppel hajtott végre.¹⁷³ A 9 érkező és ugyanennyi induló járat-

¹⁷¹ Ezek Alghero, Bari, Catania, Heraklion, Ibiza, Korfu, Malaga, Palma de Mallorca, Rodosz, Tenerife, Zakynthosz voltak, illetve ide sorolható Athén, Barcelona, Larnaca, Málta és Thesszaloniki is.

¹⁷² > [*Az Airport Debrecen Repülőtér-üzemeltető Kft.* <http://www.debrecenairport.com/> címen elérhető világhálós honlapjának repülőtéri heti érkező és induló járatok részletezése alapján; megtekintve 2016.08.26. 23:00]

¹⁷³ > Közvetlen koreai charter - megérkezett az Asiana Airlines.

tal összesen 4.463 utast, valamint 80 tonna árut és postát szállítottak (ebből Budapestről 49,6 tonna árut fuvaroztak Dél-Koreába).¹⁷⁴

A 2016. évi, XXXI. Nyári (rio de janeiro-i) Olimpiai Játékokra kiutazó magyar résztvevők, illetve érdeklődők utazásához kapcsolódóan Budapestről több alkalmi különjárat is indult az eseményt rendező brazil nagyvárosba. Az első ilyen 181 sportolót és kísérőt szállított; a 2016. július 30-án délben induló Budapest–Rio de Janeiro útvonalat az *Austrian Airlines Boeing 767-300ER*-es repülőgépe teljesítette, akárcsak a többi, e nemzetközi sportrendezvényhez kapcsolódó magyarországi különjáratot. Az induló utasok gördülékenyebb határforgalom-ellenőrzése végett, a kiléptető rendőrségi fülkesornál két munkaállomást különítettek el részükre.¹⁷⁵ Augusztus 24-én reggel 8 óra után érkezett Rio de Janeiro-ból Budapestre az „aranygép”, azaz a győztes sportolók legnagyobb részét is szállító utolsó különjárat. A Ferihegy 1 előterére irányított repülőgép utasait az utasforgalmi épületénél négy útlevélező rendőr léptette be. A brazíliai, összesen nyolc járatral 1.336 utas utazott Budapest és Rio de Janeiro között.¹⁷⁶

A menetrend szerinti járatok utasforgalmának látványos növekedését a külföldiek – közülük is a britek kiemelkedve – Magyarországra utazási kedvének élénkülése mellett részben az is elősegítette, hogy a magyarországi bruttó fizetések reálértéke 2012-től ismét fokozatosan növekedett.¹⁷⁷ Ezen túlmenően a légi fuvardíjak árainak piaci versenye a „hagyományos” szolgáltatást nyújtó légitársaságok üzletpolitikai változása miatt tovább fokozódott. Nagy nemzeti légitársaságok is csekély mértékűre csökkentették a turista osztályú fedélzeti kiszolgálást (egyes vállaltok kétórás repülőúton is mindössze vizet szolgáltak fel). Ezen túlmenően, az árak csökkentése mellett megkezdődött a poggyászok különdíjazása is, ami korábban jellemzően csak az alacsony árfekvésű légitársaságok üzleti megoldása volt.

A *Nemzeti Közlekedési Hatóságot*, és így annak *Légügyi Hivatalát* a magyar minisztériumok 2010. évi átszervezésekor – a *Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium* feladatait átvevő – *Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM)* felügyelete alá rendelték. A *Nemzeti Közlekedési Hatóság* 2016. december 31-én megszüntetésre került, feladatait 2017. január 1-jével az *NFM* vette át; ebből következően a *Légügyi Hivatal* így e minisztérium közvetlen irányítása alá került. A katonai repülések hatóságaként ugyanekkortól a *Honvédelmi Minisztérium Állami Légügyi Főosztálya* került kijelölésre. Az *NFM* helyébe 2018. májusában a *Innovációs és Technológiai Miniszté-*

¹⁷⁴ > [A *Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2016. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2017.03.11. 22:30]

¹⁷⁵ Az OS-2911-es járatszámon közlekedő Budapest–Rio de Janeiro járatok teljesítésére OS-1421-es számmal, Bécsből érkeztek üresen a repülőgépek, amelyek a brazil nagyvárosból üresen tértek vissza az osztrák főváros repülőterére.

A következő, augusztus 4-ei azonos járat a sportolókön kívül már érdeklődőket, szurkolókat is szállított, akik utazási irodán keresztül foglalhatták le útjukat. A harmadik, augusztus 10-ei riói járat – reggeli ferihegyi indulás mellett – másnap délelőtti budapesti érkezéssel már Magyarországra haza is szállított utasokat, döntően a szervezett olimpiai utazáson részt vevőket, de néhány, versenyszámaival addigra már végző sportolót is. Ugyanígy repült különjárat augusztus 16-án, és Budapestre vissza 17-én. Augusztus 23-án kiutazók nélkül, Rio de Janeiro–Budapest különjáratot teljesítettek; az osztrák légitársaság Brazíliából Magyarországra utasokat szállító OS-2912-es járatszámú különjárait teljesítő repülőgépe ez alkalmakkal a budapesti leszállást követően tért vissza Bécsbe.

¹⁷⁶ > [A *Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2016. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2017.03.11. 22:30]

¹⁷⁷ Míg 2012-ben a magyarországi bruttó bérek reálértéke az 1960. évinek 172 %-a volt, addig 2015-ben már 191 %-ot, majd 2016-ban 205 %-ot tett ki.

> [A *Központi Statisztikai Hivatal* http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_hosszu/h_qli001.html világhálós honlapon közzétett, a magyarországi, gazdaságilag aktívak bruttó átlagkeresetének és reálértékének alapján; megtekintve: 2018.01.06. 21:00]

riumot (ITM) szervezték, amelyhez rendelték a közlekedési hatósági feladatok felügyeletét is.

Az *RRI Idegenrendészeti Osztálya*, és ezzel együtt annak *Légitolonc Alosztálya*, az egy időben megszüntetésre került *RRI Általános Igazgatóság* alól, 2016. június 1-jével az *RRI Rendészeti Igazgatóság* alá került.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2B utasforgalmi épület bővítésének előkészületeként 2016. december első felében kialakítottak a 2A épülethez – még fél évtizeddel korábban – melléépített fémépítésű toldalékszárny folyosóján a két útlelvezelő fülkét (átlósan egymástól eltolva). Ez adott majd lehetőséget, hogy 2017. január 9-től kezdődően – a 2B épületrész leterhelt időszakában – akár a Schengen-külső viszonylatban közlekedő alacsony árfekvésű járatokat a három buszos beszállító-kapu (akkor A1–A3 kapuk; „flexi-terminál”) segítségével is kiszolgálhassák. Ezt követően kezdődött meg a 2B utasforgalmi épülethez fedett folyosó révén összekötött fémépítésű – négy járat gyalogos beszállításra lehetőséget adó (addig B2–B5 kapuk) – toldalékszárny elbontására.

A légi úton Magyarországra vagy Magyarországról közlekedő járatok utasainak szűrését, terrorelhárítási és bűnüldözési célból, utaslista-adatok alapján 2013-tól a *Szervezett Bűnözés Elleni Koordinációs Központ*, majd az 2016. július 17-én az azt felváltó *Terrorelhárítási Információs és Bűnügyi Elemző Központ Utas-adat Információs Egysége (TIBEK HU PIU)* végzi a elemzését. E szervezet közvetlenül a *Belügyminisztérium* irányítása alá tartozik, nemzetbiztonsági szolgálatként, amely így független a rendőrségtől.¹⁷⁸

A **2B utasforgalmi épület bővítése** érdekében, az új épületszárnyra vonatkozó közbeszerzési kiírást 2016. április 30-án tették közzé. E fejlesztés TIMA Zoltán 2008-ban elkészített hosszú távú fejlesztési tervein alapult. A beruházó *BA Zrt.* az építési tervek kivitelezésére TIMA építésszt (a SkyCourt tervezőjét) és a *Középülettervező Zrt.*-t kérte fel. Az elkészítendő melléképület a 2B utasforgalmi épületet kívánta északnyugati irányban egy kétszintes folyosóval bővíteni („Pier B” névvel jelölt beruházás). A megépülő 25×220 méteres új épületszárny lehetőséget ad – az elbontásra kerülő kettő beszállító híd ellenére – a terminálon összesen 10 utashíd egyidejű alkalmazására, és 17 buszos beszállító-kapu is rendelkezésre állna. A kilépő útlelvező-ellenőrzés helye is ide kerül áthelyezésre; ezáltal a 2B épület korábbi egész területe – a déli induló csarnokrész kivételével – a Schengen-belső viszonylatban közlekedő utasok kiszolgálását biztosítaná.¹⁷⁹ A 2017. január elején megkezdődött a terminál előtti építési terület kialakítása, majd a fémből készült – alacsony árfekvésű járatok, elsősorban beszállítását kiszolgáló – toldaléképület bontása 2017. január 17-én vette kezdetét.¹⁸⁰ Ezáltal, ettől kezdődően az alacsony árfekvésű légitársaságok járatai a 2B épületében kerültek beszállításra. Az építkezések belső előkészületeként, a február 8-a körüli napokban az átszálló (tranzit) belépő fülkék és a mellette lévő szolgálati átjáró valamivel odébb ke-

¹⁷⁸ > 2016/LXIX. tv. ; 2018/CXXI. tv. ; [Web: http://tibe.gov.hu/download/9/a8/02000/E_PIU_web_2018-01-15.pdf (megtekintve: 2020.02.26. 23:40)]

¹⁷⁹ > 2016/S 085-150051 ; *Jelentős fejlesztés: új utasmolót épít a Budapest Airport! ; Pier B: új reptéri utasmoló - rekordidő alatt.*

A magyar kormány 2016. február 29-én kelt határozatával ismét napirendre helyezte a repülőtérre vezető gyorsvasút megépítésének tervét, mivel mindaddig csak a fővárosi közlekedési vállalat egy buszvonala révén tartott fent a repülőtérrel tömegközlekedési kapcsolatot. (Egy másik, 2017-ben indított belvárosi vonal emeltdíjas szolgáltatás volt.)

> 1093/2016. Korm. hat.

¹⁸⁰ A fém beszállító-épületében, az alacsony árfekvésű légitársaságok járatai közül utoljára a Wizz Air 2017. január 8-a késő esti, Budapest–Baku útvonalon közlekedő repülőgépét szolgálták ki.

> *Már bontják a bádogyarost Feriegyen.*

rültek áthelyezésre; a korábbi két fülkepár helyett már csak egyet építettek fel, amely az akkori forgalmi igényeknél így is számottevően nagyobb áteresztő-képességet nyújtott. Ezzel egy időben a Schengen-külső induló várócsarnok területének felét ideiglenesen elzárták az utasok előtt; e beltéri átalakítások eredményeként fél év múlva egy üzlethelyiség lett kialakítva. A 18 hónap időtartamra tervezett építkezés a *KÉSZ Építő Zrt.* kivitelezésében valósult meg. Az új épületszárny („Pier B”) alapozási munkálatai 2017. április végén vették kezdetét, az épület december végén már szerkezetkészben állt, s a külső burkolási munkálatok is előrehaladott állapotban voltak.

A magyarországi alapítású *Wizz Air* 2017. március 26-án indította meg Debrecen–Tel Aviv járatát, amely a tiszántúli város első Európán kívüli menetrend szerinti összeköttetése lett. A járatot szintén *Airbus A320*-as típussal, heti két alkalommal teljesítették, majd 2019. nyarára a heti járatok száma háromra növekedett.¹⁸¹

A Schengeni határ-ellenőrzési kódex 2017. évi módosítása 2017. április 7-én lett hatályos. Ez előírta, hogy immár nem csak a harmadik országbeli állampolgárokat, hanem immár a szabad mozgás uniós jogát élvező személyeket (az EU, az EGT és Svájc honosait, valamint a meghatározott tartózkodási kártya birtokában az ő harmadik országbeli családtagjait) nyilvántartásokban minden esetben ellenőrizni kell. (Ezt a jogalkotó „szisztematikus ellenőrzés”-nek nevezte.) Egyúttal előírásra került, hogy a Schengeni Információs Rendszer (SIS) és a nemzeti körözések lekérdezése mellett, az okmányadatokat még az *Interpol* ellopott és elvesztett úti okmányokat tartalmazó adatbázisában is priorálni kell. Ezekon túlmenően ellenőrizni kellett az elektronikus adattárolókat tartalmazó úti okmányok tanúsítványát is.¹⁸² Az előírt teljeskörű priorálást a „Magyarország határain a határforgalom aránytalan lassulásával járó elfogadhatatlan helyzetre tekintettel” május 10-ével valamennyi magyar határátkelőhelyen ideiglenesen felfüggesztették, és helyette a rendelet által engedélyezett célzott ellenőrzés került bevezetésre. Ennek alkalmazása a forgalmi csúcsidezőszakokban volt engedélyezve, amelyre a magyarországi repülőterek esetében csak a budapesti légi határátkelőhelyen került sor. A célzott ellenőrzésről a „szisztematikusra” (azaz teljeskörűre) történő visszaállítás október 8-án történt meg.¹⁸³

A repülőtér üzemeltetője 2017. május 1-től ismét engedélyezte, hogy bármely légi járat utasai az átszálló utasbiztonsági ellenőrzést a 2B utasforgalmi épületben igénybe vegyék. Ezzel ismét lehetővé vált, hogy az alacsony árfekvésű repülőjegyeket kínáló légitársaságokkal utazók Schengen-külső viszonylatból érkezve is – akár belépő határforgalom-ellenőrzés igénybe vétele nélkül is – járatot váltsanak Budapesten. Azonban az A1–A3 kapuknál ideiglenesen üzembe helyezett Schengen-külső induló váróterem („flexi-terminál”) eléréséhez az átszálló utasnak továbbra is be kellett lépnie Magyarországra, hogy ott kiléphessen a Schengeni Térségből. Ez abból adódott, hogy az említett épületrész csak a SkyCourt-on keresztül, gyalogosan volt megközelíthető. A 2018-ban megszüntetett lehetőséget, azaz az alacsony árfekvésű járatra átszálló személyek tranzit utasbiztonsági ellenőrzését, a repülőtér üzemeltetője majd 2019. őszétől ismét biztosította valamennyi járatot váltó utasnak.

A *Wizz Air* – a magyar állam által kiírt pályázat nyerteseként – 2017. április legelejétől indította meg nyugat-balkáni menetrend szerinti útvonalait. Az állami garancia mellett üzemelő járatok közül elsőként a Budapest–Szarajevó április 5-én indult, heti két alkalommal, amelyet még ugyanazon a napon Budapest–Szkopje, illetve Budapest–

¹⁸¹ > Tel-Avivba indít járatot a Wizz Air Debrecenből.

¹⁸² > 2017/458 EU r.

¹⁸³ > 1255/2017. Korm. hat. ; 1789/2017. Korm. hat.

Tirana követett. Április 7-től, szintén heti két alkalommal Budapest–Pristina útvonalon Koszovóba és Budapest–Podgorica viszonylatban Montenegróba repült a magyar fővárosból. Ezekhez kapcsolódóan, az *RRI RI Szakértői Alosztályának* egyik munkatársa Sarajevó és Pristina repülőterén, a *Wizz Air* által szerződötített helyi földi kiszolgáló vállalat személyzete részére vízummentességi és okmányismereti bevezető képzést tartott. A *Wizz Air* schengeni térségen kívüli újabb járatát 2017. június 8-án nyitotta Budapest–Asztana útvonalon, Kazahsztán fővárosába (amelyet majd 2018. őszén átmenetileg szüneteltetett), majd a következőt augusztus 27-én, Budapest–Szentpétervár viszonylatban, mindkettőt heti kettő alkalommal. Még június utolsó napjaiban a *Wizz Air* Budapestről már 64 várossal tartott fent menetrend szerinti kapcsolatot, míg 6 repülőtérről Debrecenből; előbbi légi kikötőből 21, utóbbiból 2 volt Schengen-külső célállomás. Ez a magyar fővárosból irányonként és hetente 94 határforgalom-ellenőrzés alá eső járatot, a hajdúsági nagyvárosból pedig 12 járatot jelentett azonos időszakban. Ezeket tekintve, a budapesti repülőtér Schengen-külső forgalmának 27,5 %-át adta e légi közlekedési vállalat.

A kanadai *Air Canada rouge* légitársaság a 2017. évi nyári időszakban, immár májustól ismét megindította a Toronto–Budapest járatát, ezúttal is heti háromszor, *Boeing 767*-es repülőgéppel teljesítve azt. A *Flybe* légitársaság 2017. július 3-án nyitotta meg London–Southend–Budapest járatát, amelyet heti három alkalommal, 118 utas szállítására is alkalmas *Embraer 195*-ös repülőgéppel teljesített. A járatot 2019. január 5-én szüntették meg. Az ukrán nemzeti légiközlekedési vállalat, az *Ukraine International Airlines* 2017. június 15-én indította Kijev–Boriszpil–Budapest napi járatát, amelyet *Boeing 737-800*-as repülőgéppel teljesített. A *Wizz Air* 2016. november közepétől a Budapest–Marosvásárhely viszonylatát, az erdélyi repülőtér leszállópályájának állapotára hivatkozva felfüggesztette, helyette ismét Budapest–Kolozsvár útvonalat nyitott. Előbbi útvonalat a szükséges felújítást követően, 2018. szeptemberétől indította újra, utóbbi ismételt megszüntetése mellett.

A 2017. év júniusának végén, valamennyi viszonylat és irány összességében már heti 2.004 menetrend szerinti és időnyjellegű szerződéses járat érintette a budapesti repülőteret. Előbbi összegből 684 Schengen-külső útvonalon közlekedett, mindkét irányban. A határforgalom ellenőrzés alá eső napi 36–49 menetrendi járat mellett, 3–6 szerződés szerinti is érkezett, illetve ugyanennyi indult is. (Természetesen számos, különösen Schengen-belső menetrend szerinti járat időnyjellegű volt, igazodva a nyaralók, különösen a tengerpartra utazók igényeihez. Így, elsősorban alacsony árfekvésű járatokkal, a nyári hónapokban a magyar fővárosból közvetlenül el lehetett érni számos schengeni állam kedvelt szigetét, vagy nagyvárosát.) Budapestről a legkiterjedtebb Schengen-külső légi kapcsolat az Egyesült Királysággal volt. Irányonként heti 92 járat közlekedett a London környéki légi kikötőkbe: London–Gatwickre, London–Heathrowra, London–Lutonra, London–Stanstedre és London–Southendre (ezek az összes Schengen-külső forgalom 26,9 %-át tették ki). Ugyanezen időszakon belül, szintén irányonként összesen további 31 alkalommal vidéki (angliai és skóciai) repülőterek voltak elérhetőek: Birmingham, Bristol, East Midlands, Edinburgh, Glasgow, Leeds Bradford, Liverpool és Manchester.

A 2017. évi, 17. *FINA* világbajnokság Budapesten és Balatonfüreden került megrendezésre. A július 14-e és 30-a közötti eseményre a budapesti légi kikötőbe repülőgéppel érkezők gyorsabb beléptetése érdekében az *RRI RI HRO* már több nappal a megnyitó előtt egy útlevélkezelő fülkét (két munkaállomást, köztük a terület-ügyeletet) biztosított. (Amennyiben a – verseny jelképével jelölt külön útvonalon megköze-

lítható – fülkét éppen nem vették igénybe rendezvényre érkezők, akkor ott a többi utasok beléptetését hajtották végre.) Július végén, a belépő területen történő átalakítás során – a forgalom fenntartása mellett – kissereltek a négy átszálló utasbiztonsági kapuból hármat, a felszabaduló területre új válaszfalat emeltek. Az így kitágított, útlevélező fülkék előtti területet augusztus második hetétől vehették igénybe az érkező utasok. Az új kormányzati váróteremhez kapcsolódó két új útlevélező munkaállomást a lépcsőházban (a liftekkel szemközt) építették meg, a folyosó oldalsó kanyarulatában a vámvizsgálati munkaasztal kapott helyet. Ezeket az érintett hatóságok 2018. február 1-jén vették használatba.

A *Ryanair* a 2017. október végén bevezetésre került téli menetrendi időszakban több új, Schengen-külső viszonylatú járatot indított. Budapest–Marrakes útvonalat 2017. október 30-án nyitotta meg – heti kétszer teljesítve –, amely az első menetrend szerinti marokkói járat volt a budapesti repülőtérrel. Ugyanezen a napon, ugyanez a vállalat megindította a Budapest–Edinburgh járatát is. A *Wizz Air* 2017. október 31-én nyitotta meg a Budapest–Agadír útvonalat, a marokkói üdülővárosba, amit heti két alkalommal repült (majd 2018. október végétől már csak egyszer hetente). Az orosz *Aeroflot* 2017. október 29-től az addigi napi kettő járatát háromra, majd 2018. júniusától átmenetileg négyre bővítette az egyedüli magyarországi, Moszkva–Seremetyevo–Budapest útvonala. E viszonylatot döntően *Boeing 737-800*-as vagy *Airbus A320*-as repülőgépekkel teljesítette.

A Debreceni Repülőtér Schengen-külső viszonylatú menetrend szerinti forgalma 2017. december elején továbbra is heti tíz járat volt London–Luton és kettő Tel Aviv viszonylatában; valamennyit a *Wizz Air* üzemeltette, *Airbus A320*-as típussal. Ez december 18-tól kiegészült a heti kettő, szintén *Wizz Air* által teljesített Debrecen–Moszkva–Vnukovo járat. (Ugyanitt 12 Schengen-belső járat közlekedett azonos időszakon belül, amiből hármat a *Lufthansa*, kilencet a *Wizz Air* tartott fent; előbbi *Canadair Regional Jet 900*-as, utóbbi *Airbus A320*-as repülőgépekkel közlekedett a tiszántúli nemzetközi repülőtérre.)

A budapesti légi kikötőből 2017-ben 44 légiközlekedési vállalat 45 ország 125 repülőterére üzemeltetett átszállás nélküli járatot; utóbbiak nagyobb része Schengen-belső viszonylat volt.¹⁸⁴

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2017. évi összes, 13.097.239 utas nemzetközi forgalmából – azaz ide értve a Schengen-belső menetrend szerinti és azon kívüli, illetve kereskedelmi és nem-kereskedelmi járatokét is – valamennyi, Schengen-külső viszonylatban közlekedő 35.538 járat 4.626.375 utast szállított Budapestre és onnan külföldre, azaz a teljes utasforgalom 35,32 %-át tették ki. A legjelentősebb Schengen-külső viszonylat az Egyesült Királyság volt, repülőterei esetében 2.017.821 utas került átléptetésre Budapesten (az érték az összes célországot tekintve is az első helyen állt; a Schengen-külső viszonylat 43,6 %-át, míg az összesnek 15,4 %-át tette ki). A brit légi kikötők megoszlása az előbbi összesített adaton belül a következő volt: London–Luton 574.040, London–Stansted 390.608, London–Heathrow 333.780, illetve London–Gatwick 213.920 fő. Ezt Törökország légi kikötői 385.807 fővel (valamennyi között a 9. helyen állt; ebből is Isztambul–Atatürk repülőtere 246.337 és Isztambul–Sabiha Gökçen 79.969 fővel részesedett), majd azt Izraelé 375.751, Oroszországa 318.751, az Egyesült Arab Emírségeké 261.558 és Írországa 235.418 fővel követték (ezeket követően Ukrajna, Románia és Katar repülőterei „csak” 153–130 ezer

¹⁸⁴ > 14,5 %-os rekord mértékű növekedés a budapesti repülőtérén 2017-ben.

utassal voltak jelen). Az összes utasforgalmat tekintve Európában, 2017-ben a budapesti repülőtér a rangsor 41. helyen állt, megelőzve például Birmingham, Berlin-Schönefeld, Bukarest, Köln, vagy Bergamo (Milánó) repülőtérét is. A budapesti repülőtér az összes nem-kereskedelmi, azaz elsősorban „kisrepülőgépes” forgalom ugyanekkor 7.094 le- és felszállást és 35.729 utast teljesített valamennyi viszonylatban. Az Európai Gazdasági Térségen kívüli viszonylatban szállított légi teheráru- és postaküldemény-forgalom 39.410 tonnát tett ki az összes 87.341 tonnából (azaz a teljes forgalom 45,12 %-át). A legforgalmasabb kapcsolat Kínával volt: 10.760 tonna, amelyet az Egyesült Arab Emírátsok követett 9.564,8 tonnával, majd Törökország 7,3 ezerrel, míg Katar 6,5 ezer tonnával szerepelt (Svájc viszonylatában 834,8 tonna forgalom volt rögzítve). Az Európai Gazdasági Térségen kívülről érkező (behozatali) teherárak és postaküldemények tömege 21.736 tonnát tett ki.¹⁸⁵

A 2017. évben Magyarország összes Schengen-külső viszonylatú személyforgalmának (53.576.495 fő) továbbra is 8,71 %-a a magyarországi légi határátkelőhelyeken keresztül zajlott.¹⁸⁶ **A magyarországi vidéki légi kikötők és leszállómezők közül a Debreceni Repülőtér** azévi utasforgalmából, 318.342 személyből 173.686 fő, a teljesnek 54,96 %-a utazott Schengen-külső viszonylatban. Ebből az Egyesült Királyság tekintetében 138.139 utast, Izraelében 23.602 személyt, Törökországéban 4.936 főt, Bulgáriáéban 3.636 főt és Egyiptoméban 2.607 rögzítettek. A fennmaradó 766 utas Oroszország (704 fő), Románia (29 fő), Szerbia (14 fő), Horvátország (10 fő), Írország (5 fő) és Ukrajna (4 fő) repülőterei, valamint a tiszántúli légi kikötő között közlekedett. (A magyarországi belföldi légi forgalom 15 járáttal 36 főt tett ki). A teljes járműforgalom 2.805 repülőgépmozgást tett ki, ebből 2.510 volt kereskedelmi légi járat, illetve amely összes számból a Schengen-külső viszonylat 1.160 le- és felszálló repülőgéppel (41,35 %) részesült.¹⁸⁷ Ugyanebben az évben, 2017-ben a sármelléki Hévíz-Balaton

¹⁸⁵ > [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2017. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.14. 22:00] ; [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság <http://www.police.hu/sites/default/files/Repuloteri%20Rendor%20Igazgatóság%20HK%202017.%2012.pdf> honlapon közzétett, az RRI 2017. évi statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.10. 23:00]

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2018. évi összes, 14.867.491 utas nemzetközi forgalmából – azaz ide értve a Schengen-belső menetrend szerinti és azon kívüli, illetve kereskedelmi és nem-kereskedelmi járatokét is – 5.505.866 személy Schengen-külső viszonylatban közlekedett, azaz már a teljes forgalom 37,03 %-át tették ki. Utóbbi legjelentősebb forgalmát az Egyesült Királyság repülőterei esetében rögzítettek, 2.109.792 fővel (a Schengen-külső viszonylat 38,3 %-át, míg az összesnek 14,2 %-át tette ki; az érték az összes célországot tekintve a második helyre került, a németországi 2,145 milliós forgalom után). Ezt Törökország légi kikötői 475.322 fővel (valamennyi között a 9. helyen; ebből is Isztambul-Atatürk repülőtér 277.848 és Antalya 109.308 fővel részesedett), majd azt Oroszországa 464.047, Izrael 448.666, az Egyesült Arab Emírségeké 258.542 és Írországa 238.254 fővel követték. Az Európai Gazdasági Térségen kívüli viszonylatban szállított légi teheráru- és postaküldemény-forgalom 53.086 tonnát tett ki az összes 101.413 tonnából (azaz a teljes forgalom 52,35 %-át). Az Európai Gazdasági Térségen kívülről érkező (import) teherárak és postaküldemények tömege 30.359,46 tonnát tett ki. A 2019. évi összes viszonylatú forgalomból ismét az Egyesült Királyság és Magyarország között közlekedett a legtöbb utas (2.404.498 fő; a németországi repülőterekre és azokról 2.212.990 utas repült). A Schengen-külső viszonylatokban a második helyen az Izraellel bonyolított forgalom állt (540.758 utassal), amelyet Oroszország és Törökország követett (509.555 és 507.545 fővel); az ötödik helyen rögzített írországi viszonylatban 285.561 személy közlekedett. Az új tengerentúli járatok miatt megnőtt a meglévők (és az újonnan létrejötték) forgalma. Így az Amerikai Egyesült Államok és Magyarország légi kikötői között összesen 142.629 utas repült, Kína viszonylatában 102.525, Dél-Koreában 17.612 fő közlekedett. Az Európai Gazdasági Térségen kívüli viszonylatban szállított légi teheráru- és postaküldemény-forgalom összítőmege 49.819 tonna volt, amelyből az érkezettek 26.726 tonnát tettek ki.

> [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2018. és 2019. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2019.03.17. 23:30 és 2020.03.06. 22:00]

¹⁸⁶ > [Az Országos Rendőr-főkapitányság <http://www.police.hu/sites/default/files/Hatarrendeszet%20HK%202017.%2012.pdf> honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2017. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.14. 23:00]

¹⁸⁷ > [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp> világhálós honlapon közzétett, a magyarországi repülőterek forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2019.12.30. 21:30]

Repülőtér a csökkenő adatok mellett, 15.092 fővel, illetve 2.357 érkező és induló járat-tal Magyarországon továbbra is az ötödik helyen állt, ebből a 212 kereskedelmi járatot 10.404 személy vette igénybe. E légi kikötőben az 2.145 nem-kereskedelmi (elsősorban kisrepülőgépes magánforgalom) le- és felszállással 2.825 személy utazott, a külföldre utazás esetében jelentős részben a nyaralók forgalma miatt. A sármelléki repülőtér Győr-Pér 22.785 fővel és 7.087 járat-tal, illetve Nyíregyháza 29.430 fővel és 14.373 járat-tal előzte meg, amely adatok szintén tartalmazzák a bel- és külföldi forgalmat egyaránt. Debrecen repülőtere ugyanekkor áruforgalmat kimutathatóan nem bonyolított le, míg a sármelléki légi kikötőben ez 15,1 tonnát tett ki; azonban Győr-Péren immár 345,8 tonnányi árut kezeltek, mindet kereskedelmi forgalomban.¹⁸⁸ A magyarországi vidéki repülőterek állandó határátkelőin vagy ideiglenes határnyitásai során, a 2017. évben a 2.579 Schengen-külső viszonylatú járat révén 192.351 fő került átléptetésre (2016-ban 155.861 személy 2.112 járat esetében), s ebből a Debrecen Repülőtér a legnagyobb arányban részesült.¹⁸⁹ Ez az adat az öt legnagyobb magyar vidéki légi kikötő és leszállóhely teljes utasforgalmának (388.381 fő) 49,5 %-át tette ki. A fővároson kívüli repülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső utasforgalma 2013-tól kezdődően 3,6–4,0 %-ban részesült a teljes magyarországi légi forgalomból.

Az *RRI Határrendészeti Osztálya* a 2017. évben összesen 332 személy visszairányítását hajtotta végre. A 2017. évben látványosan megnőtt a beutazási tilalom alatt álló személyek beléptetés megtagadásának száma és aránya, a 152 fő 45,8 %-ot tett ki (2016-ban még csak 20 fő; az ok alább részletezve). A 2017. évben 12 belépni szándékozó személy közokirat-hamisítás bűncselekmény elkövetése miatt került visszairányí-

A debreceni repülőtér 2016-ban 284.965 utas vette igénybe, valamennyi a 2.539 kereskedelmi légi járat-tal utazott. A Debreceni Repülőtér 2018. évi összes utasforgalmából, 382.695 személyből 218.144 fő, a teljesnek már 57 %-a utazott Schengen-külső viszonylatban. Ebből az Egyesült Királyság tekintetében 146.898 utast (London-Luton 896 járat-tal 145.506 főt, Doncaster-Sheffield 10 járat-tal 1.392 főt), Izraelben 30.564 személyt, Oroszországban 26.914 főt (ebből Moszkva-Vnukovo 210 járat-tal 26.902 főt), Törökországban 9.233 főt, Egyiptomban 4.603 és Bulgáriában 3.559 főt rögzítettek. A fennmaradó 978 utas Románia (763 fő), Ciprus (153 fő), Irak (34 fő, egy induló járat-tal), Ukrajna (26 fő) és Moldávia (2 fő) repülőterei, valamint a tiszántúli légi kikötő között közlekedett. (A magyarországi belföldi légi forgalom 47 járat-tal 2.628 főt tett ki, azonban ezek túlnyomó többségében a „háromszög” útvonalú szerződéses járatokból tevődött össze, azaz tényleges belföldi utasok csak csekély számban szerepelnek ebben. Határrendészeti szempontból az említett háromszög-járatok utasai Schengen-külső viszonylatúnak minősültek.) A teljes járműforgalom 3.232 repülőgépmozgást tett ki, amelyből a Schengen-külső viszonylat 1.473 le- és felszálló repülőgéppel (45,57 %) részesült. A Debreceni Nemzetközi Repülőtér 2019. évi teljes utasforgalmából 314.660 fő utazott határforgalom-ellenőrzés alá eső viszonylatokon. Ezek közül kiemelkedett az Egyesült Királyság 188.077 fővel (a teljes forgalom 31,3 %-a, a Schengen-külső viszonylatokénak pedig 59,8 %-a), Izrael (44.671 utas) és Oroszország (31.659 fő). A nem menetrendi, szokásostól eltérő úti célú légi járatok közül kiemelkedett az iraki viszonylatból érkező 2 járat 147 utassal, az amerikai egyesült államokbeli 2 járat 32 utassal, a Kanadába induló egy repülőgép 12 fővel a fedélzetén.

> [*A Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp> világhálós honlapon közzétett, a magyarországi repülőterek forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2019.12.30. 21:30 és 2020.03.06. 22:00]

¹⁸⁸ > [*A Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a magyarországi repülőterek forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2018.06.02. 16:30]

A sármelléki Hévíz-Balaton Repülőtér a 2016. évben, 17.663 fővel és 936 érkező és induló járat-tal Magyarországon a ötödik helyen állt; itt a kereskedelmi járatokat 14.997 személy (valamint 482 „transzit utas”) vette igénybe. A sármelléki repülőtér Nyíregyháza 34.313 fővel és 16.936 járat-tal (ebből azonban csak 1.257 utas és 635 járat volt kereskedelmi), illetve Győr-Pér 21.454 fővel és 3.141 járat-tal (ebből 1.525 járat kereskedelmi volt) előzte meg, amely adatok tartalmazzák a bel- és külföldi forgalmat egyaránt. Pécs-Pogány repülőtér ugyanekkor mindössze 3.644 főt szolgáltat ki, akik 3.614 járat-tal utaztak; azonban ez így is közel másfélszeres növekedés volt az előző évhez képest.

> [*A Központi Statisztikai Hivatal* <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, magyarországi repülőterek 2016. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2017.04. 20. 10:30]

A jelzett forrás „transzitutasként” Sármelléken 482 főt jelölt meg, azonban Debrecen repülőtérénel egyetlen személyt sem, holott a török *Freebird* légiközlekedési vállalat azévből számos Antalya–Debrecen–Budapest–Antalya „háromszög járatot” teljesített.

¹⁸⁹ > [*Az Országos Rendőr-főkapitányság* <http://www.police.hu/sites/default/files/Hatarrendeszet%20HK%202017.%2012.pdf> honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2017. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.14. 23:00]

tásra (2016-ban 14 fő). Érvényes úti okmány, vízum vagy tartózkodási engedély hiányában 97 személy belépését tagadták meg az *RRI* rendőrei, míg 39 főét azért, mert nem tudta kellően igazolni a beutazás célját és tartózkodásának körülményeit. (VII./B sz. melléklet) A vidéki magyar repülőterek közül a debrecenin 2 fő érvényes vízum vagy tartózkodási engedély hiánya miatt került visszairányításra; ugyanitt közokirat-hamisítás miatt nem volt beléptetés megtagadása (a 2016. évben egyik esetben sem történt intézkedés).¹⁹⁰ A budapesti repülőtéren valamely indokolt eset alapján a 2017. évben 35 vízumot állítottak ki. Ez a szám nagyjából azonos volt az következő években is; a 2017. évi vízumkiadás mennyisége az összes magyar átkelőhely adatának 87,5 %-át tette ki. Debrecen Repülőtéren ugyanebben az évben nem került kiadásra vízum.¹⁹¹

Írország és az Egyesült Királyság kivételével, az Európai Unió 2017. március 28-tól vízummentességet biztosított Grúzia elektronikus adattárolót tartalmazó útlevelével utazó állampolgárainak 180 napon belül 90 napi tartózkodásra. (Ugyanezt Ukrajna polgáira 2017. június 11-től alkalmazták.) A grúz állampolgárok ezen kedvezménye folytán a budapesti repülőtéren számottevően megnőtt a beutazási és tartózkodási tilalom hatálya alatt álló személyek visszairányítása. Különösen a Kutaisi–Budapest közvetlen járatral érkező ilyen utasok várakozása volt számottevő, mivel visszaúti járatuk két-három nap múlva indult csak, addig ők éjjel-nappali rendőri felügyelet mellett szállást kaptak. Elsősorban a grúz állampolgárok 2017. évi vízummentességének megadására vezethető vissza, hogy a budapesti repülőtéren látványosan megnőtt a beutazási tilalom alatt álló személyek beléptetés megtagadásának száma és aránya: a 2016. évi 139 összes esetből, ezen okból kezdeményezett 20 intézkedés 14,4 %-ot jelentett az ez okból visszairányított személyek száma, 2017-ben a 152 fő 45,8 %-ot tett ki, míg 2018-ban 523 főből 366 személy már 70 %-ot tett ki.¹⁹²

Ritka alkalmakkor Ferihegyen közokirat-hamisítást elkövető személy(ek) társaságában utaztak embercsempészek is. A 2010-es évek végén öt kiemelkedő esemény is felfedésre került, amelyből négy esetben a csempész idegen kiskorút akart a budapesti légi kikötőn keresztül jogellenesen átjuttatni a határon.¹⁹³ Egy további esetben, 2018.

¹⁹⁰ > [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság <http://www.police.hu/sites/default/files/Repuloteri%20Rendor%20Igazgatosag%20HK%202017.%2012.pdf> honlapon közzétett, az *RRI* 2017. évi statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.10. 23:00] > [Az Országos Rendőr-főkapitányság <http://www.police.hu/sites/default/files/Hatarrendeszeti%20HK%202017.%2012.pdf> honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2017. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.14. 23:00]

A 2018. év folyamán 509 utas visszairányítását kezdeményezték a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Határrendészeti Osztályának munkatársai. Ezek közül 366 főét korábban elrendelt beutazási és tartózkodási tilalom miatt, 98 személyét érvényes úti okmány vagy szükséges vízum hiánya következtében. A többi magyar légi határátkelőhelyen, döntően a Debreceni Repülőtéren végrehajtott 14 visszairányításból 13-ra a szükséges érvényes vízum hiánya miatt került sor, míg a fennmaradó egy esetben pedig az utas a megelőző 180 nappal az engedélyezett 90 napot már tartózkodott a Schengeni Államok területén.

¹⁹¹ > [Az Európai Bizottság https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/visa-policy_en#stats honlapján közzétett, a Migrációügyi és Uniók Belügyi Főigazgatóság 2017. és 2018. közötti statisztikai adatainak elemzése alapján; megtekintve: 2019.10.04. 12:00]

A 2018. évben 39 vízum kiadására került sor a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér határátkelőhelyén (az országos adat 91 %-a), míg a Debreceni Repülőtéren ilyen nem volt.

¹⁹² > [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság <http://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/statisztikak/repuloteri-rendor-igazgatosag> honlapon közzétett, az *RRI* 2016. és 2018. közötti statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:30]

¹⁹³ A 2017. november 7-én felfedett esetben egy magyar iskolai tanár kívánta 11 éves fiú tanítványát utánzott személyazonosító igazolvány felhasználásával, repülőgépen Londonba csempészni. A majd 2019. június 15-én délután felfedett esetben egy 52 éves arab nő, saját gyermeke úti okmányának felhasználásával (személycserével), egy 11 éves fiút kívánt Athénből Budapesten keresztül Németországba csempészni. Ezen eset után mindössze három nappal, június 18-a késő délután Athénből Budapestre érkező járatral egy, Németország védelmét élvező, annak úti okmányával utazó szír férfi és 14 éves fia öt, szír útlevéllel igazolt kiskorút kívánt becsempészni Magyarországra. Azonban az igazoltatás során megállapítást nyert, hogy a szír útlevelekben lévő gyermekek nem azonosak a férfi társaságában érkezett három le-

december 30-án, az Athénból érkezett, egy, a társaságában utazó nőt a budapesti repülőtérén keresztül csempészni szándékozó szíriai embercsempésről a kiutasítási eljárás során kiderült, hogy belga hatóságok alaposan gyanúsítják azzal, hogy közel-keleti terrrorszervezet tagja, és részt vett korábbi terrorcselekményben.¹⁹⁴

A debreceni repülőtér erőteljesen növekvő utasforgalma és gyarapodó légi kapcsolatai a jogszabályok kijátszóinak figyelmét is óhatatlanul felkeltette. A légi kikötő Schengen-külső viszonylatai közül elsősorban az induló londoni járatokra kilépésre jelentkezők között fedtek fel a határrendész rendőrök jogsértéseket. A 2016. legelejétől kezdődően nem csak idegenrendészeti szabálysértés miatt intézkedtek a repülőtérén szolgálatot teljesítő rendőrök, de 2017. végéig közokirat-hamisítás bűncselekmény elkövetése kapcsán is több eljárást indítottak. A két év során, az 5 fő által felhasznált okmányok más nevére szóló eredetiek vagy utánzottak voltak. E cselekmények később sem szűntek meg a hajdúsági légi kikötőben. Nagy mennyiségű, ukrán zárjeggyel ellátott, vagy zárjegy nélküli dohányterméknek főként kifelé történő csempészéseire 2014-től időről-időre fény derült a Debreceni Repülőtérén, elsősorban az utasbiztonsági ellenőrzések során felfedve azokat. Az ilyen esetekben a rendőrség a légi kikötőben illetékes NAV szervnél tette meg a feljelentést. Ugyanígy nőtt a körözési rendszerek jelzései alapján elfogott személyek száma is, 2017-ben 25 fő került előállításra a rendőrség repülőtéri hivatalos helyiségébe.¹⁹⁵

A 2010-es évek középső harmadában a debreceni repülőtérén tapasztalt erőteljes forgalomnövekedés okán, 2017-ben a *Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság Nyír-ábrány Határrendészeti Kirendeltség Határrendészeti Osztálya* szervezetén belül felállították az 5. (repülőtéri) *Alosztályt*. Ekkortól a Hajdú-Bihar megyei légi határforgalom-ellenőrzés végrehajtásáért felelős rendőröket e szervezeti elembe szervezték. Ez az alosztály a kirendeltség *Repülésbiztonsági Alosztályával* párhuzamosan látta el feladatát Debrecen Repülőtérén, azonban szükség és igény esetén egymást létszámszerűen kiegészítve. A *Repülésbiztonsági Alosztály* alapfeladata ekkortól csak az utasbiztonsági ellenőrzés felügyelete, a repülőtér utasforgalmi épületének és az oda vezető utak közrendvédelmi szolgálatainak végrehajtása volt.

Közel három évtized után, 2018. január 15-én került sor arra, hogy kifejezetten **jogellenes határátlépés megvalósítása céljából közlekedő légijárművel lépjen át a magyar államhatárt.** Aznap 19 órakor, már esti sötétségben, kelet felől a magyar légterbe berepült egy ukrán lajstromjelű *Antonov An-2R* típusú repülőgép, majd Kállósem-

ánnyal és két fiúval. A 2019. augusztus 13-án késő este, Athén–Budapest útvonalon közlekedő repülőgéppel két embercsempész is akart két-két gyermeket Magyarországon keresztül Ausztriába csempészni. Az iraki férfi és a szír nő valamint a kiskorúak mindegyike más nevére szóló, görög hatóság által kiállított úti okmánnyal rendelkezett, azonban a mélységi ellenőrzés során mindezekre fény derült. Később megállapítást nyert, hogy a szír nő saját gyermekeit csempészte. Majd 2020. elején is felfedésre kerültek hasonló cselekmények. Február 22-én délután egy 27 éves iraki nő két idegen gyermeket kívánt Görögországból Magyarországra becsempészni, más gyermekek adataira szóló úti okmánnyal. Három nappal később, február 25-e délutánján egy Thesszalonikiból a budapesti légi kikötőbe érkező, családnak látszó csoportot (egy férfi, egy nő és két gyermek) igazoltattak az RRI rendőrei. Hamarosan megállapítást nyert, hogy a nőt és leánygyermekét más nevére szóló úti okmánnyal igazolták.

› *Embercsempészeket fogtak el a rendőrök a reptéren.* ; FENYVESI ; KUTLÁN: Gyereket akart csempészni. ; *Reptéri rendőrök fogták el a nőt.* ; *Repülön csempészte a kisfiút.* ; *Repülön csempészte a gyerekeket.* ; *Repülön csempészték a gyerekeket Athénból.*

¹⁹⁴ › Az Iszlám Állam egyik tagját vette őrizetbe... ; [A Terrorelhárítási Központ 2019. március 23-án kelt közleménye; web: <http://tek.gov.hu/pdf/Kozlemenye20190323.pdf> (megtekintve: 2019.03.24. 22:00)]

¹⁹⁵ › *A debreceni repülőtérén fogták el.* (2018.08.17.) ; *A debreceni repülőtérén fogták el.* (2019.05.28.) ; *Hamis személyivel próbálkoztak a reptéren.* ; *Gyanúsak voltak a bőröndök.* ; *Hamis útlel.* ; KUTLÁN: Közúton, vasúton, levegőben. Londonba akart utazni. ; Londonba utaztak volna. ; *Más okmányával akart az országból kilépni.* ; *Más személyi igazolványával akart elutazni.* ; *Ukrán állampolgárok, szlovák igazolványok.* ; VÉG: Negyedik nekifutásra ezúttal 127 koncessziót osztottak ki.

jén határában (Nyíregyházától délkeletre; az ukrán-magyar határtól legkevesebb 55 km-re, 15 percre) egy szántóföldön szállt le. A még Ukrajnában, de láthatóan Magyarország felé repülő légijármű mozgásáról a *MH Légi Vezetési és Irányítási Központ* értesítette az illetékes hatóságokat, így a *Rendőrséget* is. Végül a leszállást észlelő szabadnapos rendőr jelentése alapján megindított kutatás eredményeként, a korábban fedélzeten tartózkodók közül, három afgán és nyolc vietnámi állampolgár került előállításra (közülük csak egy terjesztett be menekültkérelmet), míg a légijármű személyzetének sikerült elmenekülnie.¹⁹⁶ Az esemény és a térség polgármestereinek kérésének hatására, a magyar belügyminiszter március első harmadában intézkedett arról, hogy az Ukrajna közeli járásokban a *Rendőrség* rendszeres légi járőrszolgálatot tartson fenn, az alacsonyan repülő légijárművek felderítésére és szükség esetén földre kényszerítésére. Ennek végrehajtásához számottevő támogatás volt az öt évvel korábban átadott barabási rendőrségi helikopter-leszállóhely.

A budapesti légikikötő utasbiztonsági ellenőrzésének előre bejelentett, visszatérő ellenőrzésére a 2013. évi után, következő alkalommal 2018. január 15-e és 19-e között került sor. Ekkor az előírt és alkalmazott eljárásrendeknek, szabályoknak történő megfelelést öt külföldi ellenőr vizsgálta. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetője biztonságos, kiválóan megfelelt minősítést nyert.

A kanadai *Air Canada rouge* a 2018. évi nyári menetrendi időszak kezdetével, már április 1-től, ismételten repülte a Toronto–Budapest idényjáratát, immár heti öt alkalommal, amelyet a nyári hónapokban már hétszer, naponta teljesített, majd a következő évben is a nyári idényben repülték azt. A lengyel *LOT* légitársaság 2018. május 3-án indította Budapest–New York-JFK közvetlen járatát, amelyet az akár 252 utas befogadására is alkalmas *Boeing 787-8 Dreamliner* repülőgépeivel, heti négy alkalommal teljesített. Ezzel fél évszázad után az első európai, de nem magyar vállalat volt, amely a magyar főváros és az Amerikai Egyesült Államok keleti partvidékének legnagyobb városa közötti útvonalon menetrend szerint közlekedtetett repülőgépet. Szintén a *LOT* május 5-én indította az előbbivel azonos típusával a Budapest–Chicago-O'Hare járatot, heti két alkalommal, amely az első átszállás nélküli, menetrend szerinti légi kapcsolat volt a két város között. A lengyel vállalat az új útvonalai üzemeltetése érdekében két, 252 utas szállítására is alkalmas, hosszújárátú *Boeing 787-8* típusú légijárművet állomásoztatott Budapesten.¹⁹⁷ (Azonban az év augusztusától december elejéig járatait – motor-típushiba okán történt karbantartás miatt – átmenetileg két légitársaságtól bérelt *Airbus A330-200*-as vagy *Boeing 767-300ER*-es repülőgépekkel teljesítette.) Már az első hetekben számos átszálló (járatot váltó) utas utazott a lengyel légitársaság észak-amerikai járatain, esetenként akár 40–80 fő is, döntően Varsó vagy Krakkó viszonylatában. (A *LOT* vezérigazgatója még 2018. március végén bejelentette, hogy idővel ma-

¹⁹⁶ > Keleti irányból érkezett az illegális migránsokat szállító kisrepülő. ; Légi úton, illegálisan érkeztek Magyarországra területére. ; Nem volt indokolt a Gripenek riasztása.

A menekültkérelmet benyújtó afgán férfit a szerb-magyar határon fekvő ideiglenes biztonsági határzár táborhelyéhez szállították az elbírálás idejére. (A táborból, az ott lévőeknek szabad kijáráruk volt Szerbiába, amely államot ez esetben az afgán személy nem is érintett útja során.)

Valamivel 2018. június 9-e éjfele előtt Ukrajna felől, Beregsuránynál szintén berepült egy magát nem azonosító kisrepülőgép. A NATO Integrált Légirésztartó Központjának riasztása alapján, a Magyar Honvédség (MH) készenléti SAAB JAS 39 Gripen vadászpilóta gépe igen rövid idő alatt a berepülő légijármű fölé ért és infracsapda alkalmazásával jelezte jelenlétét és ezáltal szólította fel a vezetőjét a rádiókapcsolat felvételére. Utóbbi végrehajtása nélkül, többszöri irányváltás után a repülőgép végül visszafelé fordult, és valamivel fél egy előtt, félórai Magyarország feletti repülést követően Beregdarócnál visszatért ukrán légtérbe. A januári eset miatt is, a MH illetékes ügyeleti szolgálata folyamatos kapcsolatban volt a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Rendőr-főkapitányság tevékenység-irányító központjával.

> Riasztották a Magyar Honvédség Gripenjeit.

¹⁹⁷ > VARGA – SÁJTOS

gyarországi leányvállalatot terveznek, így a magyar főváros a vállalat egyik új központi repülőterévé válhatna. Azonban ebben, szűk egy évig nem történt előrelépés.) Az amerikai egyesült államokbeli *American Airlines* 2018. május 4-én nyitotta meg heti hétszer (naponta) teljesített Philadelphia–Budapest nyári idényjáratát, amely első alkalommal május 5-én¹⁹⁸ szállt le a magyar fővárosban. Ezzel az észak-amerikai (pennsylvaniai) nagyváros – az üzemeltető légitársaság egyik elosztó-központja – és a magyar főváros között első alkalommal létesült menetrend szerinti légi kapcsolat. E járat, a terveknek megfelelően, a 2018. évben október 27-ig üzemelt, majd a következő év május legelején újraindult. Mindezekkel a járatokkal napi kettő, illetve három észak-amerikai járat indult, és ugyanennyi érkezett Budapestre/ről. (Az *IranAir* 2018. április 1-jén megindítani tervezett heti egyszeri Teherán–Budapest, nyári idényű járata végül egyszer sem került teljesítésre.)

A *Ryanair* légitársaság 2018. áprilisában kezdte meg ciprusi útvonalának, a Budapest–Paphos járatnak teljesítését, amit majd még decemberben is heti két alkalommal repült.

Budapesten 2018. júniusában a legkiterjedtebb Schengen-külső légi kapcsolat változatlanul az Egyesült Királysággal volt. Irányonként továbbra is heti 92 járat közlekedett a London környéki légi kikötőkbe: London·Gatwickre, London·Heathrow-ra, London·Lutonra, London·Stanstedre és London·Southendre. Ebből a *British Airways* 28-at, a *Wizz Air* 27-et, a *Ryanair* 24-et, míg az *easyJet* 10-et és a *Flybe* 3-at üzemeltetett. Ugyanezen időszakban, a vidéki angliai és skóciai repülőterekre az előző évinél kettővel több, már összesen 33 járat repült hetente Budapestről és ugyanennyi az ellenkező irányból; a legtöbb Manchesterbe (8 menet irányonként), Edinburgh-ba (7) és East Midlands repülőtérré (6) közlekedett.¹⁹⁹ Augusztus 1-től a *Qatar Airways* az addigi heti 14 járat helyett, október 27-ig már 18 üzemeltetett (heti négy napon kettő helyett három járatot). Ebből egyúttal hetet immár *Airbus A330-200*-as vagy *A330-300*-as, 260–295 utas befogadására képes repülőgéppel teljesített, míg a többi járatot, majd október 28-tól ismét valamennyit *Airbus A320*-assal repült.

A Debreceni Repülőtér 2018. júniusának második felében, hetente és irányonként összesen 36, menetrend vagy szerződés szerinti légi járat forgalommal bírt; ezek közül 18 (50 %) Schengen-külső viszonylatú volt. Utóbbiak közül valamennyi menetrend szerintit a *Wizz Air* repülte: 10-et Debrecen–London·Luton, és 2–2 járatot Debrecen–Tel Aviv, illetve Debrecen–Moszkva·Vnukovo útvonalon. Különböző légitársaságok és utazási irodák üzemeltetésében további kettő járat Antalyába, és egy–egy Burgaszba, illetve Hurghadába repült, szerződés szerinti menetrend alapján.²⁰⁰ Az *Airport-Debrecen Repülőtér-üzemeltető Kft.*-ben többségi tulajdonos *Xanga Investment Vagyon-*

¹⁹⁸ A repülőgépek este indultak Philadelphiából és reggelre érkeztek meg a magyar fővárosba. A budapesti járatnyitó ünnepségre majd csak május 7-én került sor.

¹⁹⁹ > [*A Budapest Airport Zrt.* https://www.bud.hu/indulo_jaratok címen elérhető világhálós honlapjának repülőtéri induló járatok részletezése alapján; megtekintve 2018.06.17-e és 2018.06.21-e között]

Majd a téli menetrendi időszak idején, de még a karácsonyi utazási szezon előtt, december első felében az öt London környéki repülőtérré hetente és irányonként 91 járat közlekedett (Luton légi kikötőjébe 27, Stanstedre 24, Heathrow-ra 23, Gatwickre 12 és Southendre 5). Budapesti közvetlen és menetrend szerinti járatral bíró kilenc brit vidéki repülőtér-ről összesen 32 repülőgép közlekedett egy hét folyamán. Ezek közül, a legnagyobb forgalommal a Manchester légi kikötőjének viszonylata bírt, 11 járatral, az *EasyJet*, a *Jet2* és *Ryanair* légitársaságok üzemeltetésében. A budapesti repülőtérnek a többi brit vidéki viszonylatban 2–4 járat biztosította az összeköttetést. A december első felének teljes brit légi kapcsolata, a 123 járat irányonként, mindössze kettővel maradt el a júniusitól!

> [*A Budapest Airport Zrt.* https://www.bud.hu/indulo_jaratok címen elérhető világhálós honlapjának repülőtéri induló járatok részletezése alapján; megtekintve 2018.12.10-e és 2018.12.16-a között]

²⁰⁰ > [*Az Airport Debrecen Repülőtér-üzemeltető Kft.* <http://www.debrecenairport.com/> címen elérhető világhálós honlapjának repülőtéri heti érkező és induló járatok részletezése alapján; megtekintve 2018.06.23. 18:00]

kezelő és Befektetési Kft. mellett Debrecen város kizárólagos tulajdonában levő vállalatának, a *Debreceni Vagyonkezelő Zrt.*-nek 25,02 %-os részesedése volt 2018. nyarán. Képviselőtestületi határozat alapján, a városi önkormányzat 2018. októberében megvásárolta a *Xanga Kft.* 49,96 %-os tulajdonrészét másfél millió forintért, amellyel Debrecen városa lényegében többségi tulajdonba került.²⁰¹

A Balaton-Hévíz Repülőtér 2018. nyarán és kora őszén csak Schengen-belső viszonylatú menetrend szerinti (közforgalmú vagy szerződéses) légi járatokkal rendelkezett. Ezen útvonalak mindegyike németországi városokkal kapcsolták össze a sármel-leki repülőteret, s hetente összesen 6–7 érkező és ugyanennyi induló járatot jelentettek, amelyek azonban csak csütörtökön és szombaton közlekedtek. A nyugat-magyarországi légi kikötőt Schengen-külső viszonylatokban csak menetrenden kívüli vagy nem-kereskedelmi utak során vették igénybe.²⁰²

Közel két évtizednyi eljárásrend után, 2018. július 1-jétől, jogszabályi változás hatására valamennyi, hamis közokirattal, úti okmánnyal belépésre jelentkező személyt, a korábbi visszairányítás (beléptetés megtagadása) helyett, elfogni és előállítani kellett, majd büntetőeljárást indítottak ellenük. A magyar légi határátkelőhelyeken, a Schengen-külső viszonylatból Schengen-külső viszonylatba átszálló utas esetén, amennyiben hamis, hamisított, vagy más nevére szóló úti okmányt használt fel, akár a személy szándéka és akarata ellenére is be kellett léptetni és az említett intézkedéseket vele szemben végre kellett hajtani. Ezt kellett alkalmazni akkor is, ha a személy Magyarországra vízumra kötelezett személy volt, de azzal nem rendelkezett. Ezt az eljárásrendet újabb jogszabályi változtatás, 2019. január 1-jei hatállyal lényegében a fél évvel korábbi állapotra állította vissza. Azaz, a „csak” közokirat-hamisítás bűncselekményt belépéskor elkövető külföldieket vissza kellett irányítani abba az országba, ahonnan érkezett, vagy amely őt befogadni köteles volt.

A *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Határrendészeti Osztályának* határrendész szakterületen dolgozók létszámát 2018. július 1-vel 53 fő, középfokú szakiskolát frissen végzett rendőrrel bővítették. Ők egy egyhónapos helyi képzést követően álltak szolgálatba útlevélszűrőként, a négy szolgálati csoport között arányosan elosztva. A repülőtéri határrendészeti szakterület arányaiban ekkora (30 %-os) létszámbővítést igen régóta nem kapott; ekkorra a 2017. évi Schengen-külső határforgalom a 2013-as adatoknak már 170 %-ára nőtt. Állományilag 2018. augusztus 1-vel további 19 próbarendőr beosztású személy került a *HRO*-hoz, azonban – önálló intézkedési jogkör híján – feladatukat az *RR* más végrehajtó szerveinél látták el. A *HRO* tiszthelyettesi és zászlósi állománytábláját 2018. november 1-jével átalakították. Ekkortól a járőr beosztás-megnevezés „határrendész”-re, a járőrvezető „főhatárrendész”-re változott, valamint az eggyel magasabb, „D” beosztás elnevezése útlevélszűrők esetében „kiemelt főhatárrendész” lett, amely beosztás-csoport azonos volt a referensivel. A változtatás következtében, december 1-jétől 19 új kiemelt főhatárrendész beosztás lett létrehozva, illetve előzetes elbeszélgetések alapján feltöltve. E rendőrökkel kívánták visszaállítani a régi tartalommal értelmezett területügyeletesi szolgálati feladatot. Ezzel egy időben, a szárazföldi határátkelőhelyeken működő határrendészeti kirendeltségeknél is jelentős változást hajtottak végre, igen sokan kerültek magasabb beosztásba a tiszthelyettesek és zászlósok között.

²⁰¹ > Megvette a város a debreceni repteret üzemeltető...

²⁰² > [A Hévíz-Balaton Repülőtér üzemeltető vállalat <http://www.hevizairport.com/cgi-bin/itworx/download.cgi?vid=397&uid=-1&dokid=195> címen elérhető világháló oldalának repülőtéri érkező és induló járatok részletezése alapján; megtekintve: 2018.06.23. 18:00]

Az ÁNTSZ feladatait, annak megszüntetésével egy időben, a 2018. október 1-jével létrehozott *Nemzeti Népegészségügyi Központ (NNK)* vette át. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a járvány- és népegészségüghöz kapcsolódó hatósági feladatokat a *Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály Járványügyi, Nemzetközi Repülőtéri és Hajózási Kirendeltségi Osztályának* repülőtéri kirendeltsége látta el.

A 2018. év folyamán megvalósult a budapesti nemzetközi repülőtér újabb számottevő bővítése is. A 2B utasforgalmi épület (a Schengen-külső viszonylatú járatok terminálja) hosszú, új épületszárnyának, a „Pier B”-nek indulási (felső) szintje 2018. augusztus 1-jén az utasforgalom részére átadásra került.²⁰³ (XXII. sz. melléklet) Itt a kezdeti hetekben néhány beszállító-kapu üzemét kezdték meg, lépcsős-gyalogos, illetve buszos beszállítással. Az érkező szint határterületét 2018. október 3-án délben átadták, amely a korábbival közel azonos méretű, második belépő útlevél-kezelési csarnokot biztosított, 5 fülke 9 munkaadással biztosítva az ellenőrzés végrehajtását. A beléptetett utasok a fülkék mögött kialakított átjárón érték el a poggyászkidó csarnokot. Az átszálló utasok, egy kialakított keskeny folyosó révén, még az útlevél-ellenőrzés előtt átsétálhattak a „rég” épületrészbe, ahol a járatot váltó utasok utasbiztonsági vizsgálatára sor került. Ugyanez az útvonal lehetővé tette a két határterület-rész, a „Pier B” és a „rég” közötti átjárást is a belépni szándékozó, útlevél-ellenőrzésre várakozó utasok részére. Az épületszárny fennmaradó részeinek (így az utashidaknak is) november második harmadára történt átadásával, nem csak nagyobb tér állt az utazók rendelkezésére, hanem a 2B épületrészben a korábbi 6 helyett egyidejűleg összesen 10 (+3) utashíd révén tette lehetővé repülőgépek ki- és beszállítását, s számottevően nőtt a buszos beszállító-kapuk száma is. A régi épületrész induló szintjének kisebb átalakítását követően, várhatóan 2020. folyamán lehetőség lesz kettő, vagy akár négy beszállító-kapu Schengen-belső viszonylatú működtetésére is, úgynevezett „flexikapu” módjára. (Ez esetben ennyivel csökken is a Schengen-külső beszállítás lehetősége.)

A menetrenden kívüli szerződéses járatok között, 2018. szeptember végén a *Middle East Airlines* teljesített Bejrút–Budapest különjáratot *Airbus A320*-as repülőgéppel, amely idős turistákat szállított a magyar fővárosba.

A *Wizz Air* a 2018. év kora őszén heti négy alkalommal teljesített Budapest–Bukarest útvonalát 2018. október 26-án teljesítette utolsó alkalommal. A 2018. október 28-án kezdődő téli menetrendi időszakban, már azon a napon megkezdte a grúz *MyWay Airlines* a heti kétszeri Tbiliszi–Budapest járatának teljesítését. A 170 utas befogadására alkalmas, *Boeing 737-800*-as repülőgépeivel üzemeltetett útvonalat gazdasági nehézség miatt 2018. december 2-án teljesítette utoljára, majd másnapról a magyarországi viszonylatát felfüggesztette. A *Ryanair* légitársaság október 28-án indította első Budapest–Amman járatát, amelyet hetente kettő alkalommal üzemeltetett. A *Wizz Air* 2018. november 2-án repülte az első Budapest–Doncaster-Sheffield útvonalat, amelyet heti kétszer, majd idővel már háromszor teljesített. Ezzel, a közép-angliai Robin Hood Airport Doncaster-Sheffield nevű légi kikötővel első alkalommal létesült magyar repülőtérrel menetrend szerinti légi járat. Az *easyJet* légitársaság 2018. november 2-án indította London-Southend–Budapest járatát, majd november 5-én Manchester–Budapest útvonalat nyitott, mindkettőt heti két alkalommal, *Airbus A319*-es és *A320*-as típusokkal teljesített. E vállalat a southendi járatát 2019. március végén a nyári menetrendi

²⁰³ A teljes épületszárny ünnepélyes átadásra, meghívott vendégek jelenlétében 2018. szeptember 13-án került sor. Azonban ekkor még az érkező szintet az utasforgalom még nem vehette át, s a már részben felszerelt utashidakat sem vehették még igénybe az utazók.

időszakra felfüggesztette. A 2018. év őszén a Wizz Air légitársaság üzemeltette a Budapest–Eilat-Ovda téli, menetrend szerinti idény járatot; az első útvonalat 2018. november 9-én teljesítette Airbus A320-as repülőgépe. Ugyanez a vállalat a téli hónapokban napi kettőre mérsékelte a Budapest–London–Luton járatainak számát, amelyet majd tavaszhoz közeledve háromra növeltek.²⁰⁴

A Debreceni Repülőtér Schengen-külső légi kapcsolatai a 2018/2019-es téli menetrendi időszakban, változatlan számú moszkvai és tel avivi járatok mellett, ismét heti hétre mérséklődő london–lutoni járatra módosultak. (December utolsó felében, a karácsonyi idény miatt ismét tízre nőtt a lutoni járatok heti száma) A decemberre és a következő év tavaszára bejelentett jelentős járatszám-növekedés miatt, 2018. november utolsó harmadában megkezdtek a debreceni repülőtér átalakítását. Ez mind az érkezési, mind az indulási várótermek kedvezőbb kialakítását, bővítését szolgálta, egyúttal további jegykezelő- és poggyászfeladó-pultokat állítottak üzembe.²⁰⁵ Ennek hatásaként, a kilépő határterületet a toldaléképület földszintjéről 2019. januárjában az emeleti szintre helyezték át, ahol az útlevelelkező rendőröknek négy kiléptető munkaállomás állt rendelkezésre. Az útlevelelkező ellenőrzésen átesett utasok váróterméből két kapun keresztül is végezheték a járat(ok) beszállítását. A Wizz Air jóvoltából, a hajdúsági repülőtér légi kapcsolatai 2018. december 16-tól, három új Schengen-belső járat mellett, Debrecen–Doncaster-Sheffield útvonallal bővült, heti kétszeri rendszerességgel. Ezeket a vállalat újabb, Debrecenbe telepített A320-as repülőgépe segítségével teljesítette.

A ferihegyi légi kikötő forgalmát 2017-től kezdődően egyre gyakrabban zavarta meg a repülőtér területe fölé berepített pilóta nélküli, távolról irányított repülő eszköz (drón). Ezek az események 2019. őszén már fél, sőt akár egy órás repülőtérzáratot is okoztak, amely akár több érkező és induló járat számottevő késését eredményezték. Míg 2017-ben 3 esetben észleltek szabálytalan reptetést Ferihegy légterében, addig 2018-ban már 13 ilyenről érkezett jelentés. A legveszélyesebb eseményre 2018. novemberében került sor, amikor egy drón alulról mindössze 60 méterre / 200 lábra megközelített egy leszálló repülőgépet.²⁰⁶ A budapesti légi kikötőnél ezek, a lézerfényvel a légi jármű-vezetők szemébe világításával megvalósított cselekmények mellett, a leggyakoribb, légi forgalmat veszélyeztető esetek voltak.

A sármelléki repülőtéren a 2010-es években igen kis arányú és mértékű volt a Schengen-külső viszonylatban közlekedő légi forgalom. Ennek egy jelentősebb része Horvátország felé irányult. (A 2018. év nyári menetrendi időszakában, menetrend szerint a Lufthansa heti egy Frankfurt–Sármellék járata közlekedett, a szerződéses járatok mindegyike németországi város viszonylatában repült.) A Hévíz-Balaton Repülőtéren a határforgalom-ellenőrzést továbbra is a Zala megyei Rendőr-főkapitányság Keszthelyi Rendőrkapitányság Közrendvédelmi és Határrendészeti Osztályának Határrendészeti Alosztálya, majd átnevezését követően Repülőtéri Alosztály, és annak személyi állománya látta el. (Az alosztály vezetését 2018. nyarán, a megüresedett beosztás betöltéséig, átmenetileg a Keszthelyi Rendőrkapitányság Balatongyöröki Rendőrőrsének vezetője látta el.) A sármelléki repülőtér határforgalom-ellenőrzés alá eső utasforgalom útlevelelkező ellenőrzésének feladatát 2018. november 1-jétől a Zala megyei Rendőr-főkapitányság Nagykanizsai Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztályának Repülőtéri Alosztálya vette át. E szervezeti elem állománya a korábbival azonos volt, mindössze az alárendeltség változott.

²⁰⁴ > Budapest Airport: újabb járatok télen-nyáron!

²⁰⁵ > Bővítik és megújítják a debreceni repülőtér várótermeit – fotókkal.

²⁰⁶ > Egyre több a szabálysértő drónreptetés. ; Felelőtlen drónozók veszélyeztették a légiforgalmat.

A budapesti légi kikötő 2B épületrészének belépő határterületén, „Pier B” útlevélkezelő fülkéi és a poggyászkiadó-szalagok közötti átjáró átalakítása miatt 2019. január 10-re egy útlevélkezelő fülkét eltávolítottak. Így a „rég” (futószalagoknál lévő) oldalon már csak 3+2 fülke 10 munkaállomással biztosította az érkező utasok útlevél-ellenőrzését. A repülőtér érintett 2B épületrésznek folyamatos munkálatai következtében 2019. március 20-án a földszinten elhelyezkedő átszálló utasbiztonsági ellenőrzést áthelyezték a tranzitterületbe feljárást biztosító lépcső másik oldalára, a régi és újabb belépő határterületet összekötő folyosó mellé (még 2012. tavasza előtt ott már egy kiegészítő utasbiztonsági munkahely működött az akkori nagyszámú átszálló utasok vizsgálatának szükség szerinti gyorsítása végett). Ezt júniusban visszahelyezték korábbi helyére.

A lengyel LOT légitársaság 2019. január 11-től átmenetileg, a téli menetrendi időszak legkevesbé forgalmas heteire, heti kettőre mérsékelte a Budapest–New York-JFK közvetlen járatainak számát, míg egyre csökkentette a Budapest–Chicago-O’Hare útvonalát. E vállalat majd 2019. február 18-án indította meg Budapest–London-City napi kétszeri járatot, az előző év június végén bejelentetteknek megfelelően. Ezen túlmenően, 2019. szeptember 22-én indult meg a Budapest–Szöul, *Boeing 787-8 Dreamliner* repülőgéppel teljesített menetrend szerinti légi járat is, amely az első állandó összeköttetés lett a kelet-ázsiai és a magyar főváros között.²⁰⁷

A Wizz Air a 2019. március végén, Debrecenből indított két újabb Schengen-belső útvonalával egy időben, március 31-én megkezdte a Debrecen–Larnaca viszonylat teljesítését, szintén kétszer hetente. Ez utóbbival, 2019. tavasza végén a debreceni légi kikötő már 10 Schengen-belső és 5 Schengen-külső célállomással rendelkezett. A debreceni légi kikötő nevét 2019. tavaszán Debrecen Nemzetközi Repülőtérre változtatta az üzemeltető.

A Wizz Air 2019. március 31-én indította első Budapest–London-Gatwick heti hétszeri járatát, a heti 28 london-lutoni mellett. A Ryanair légitársaság 2019. április 4-én nyitotta meg a Cork–Budapest útvonalát, amelyet heti 2 alkalommal repült *Boeing 737-es* repülőgépe (ezzel a budapesti repülőtérnek 12 év után ismét közvetlen légi kapcsolata lett a dél-írországi nagyvárossal).

A budapesti tengerentúli járatok sorába 2019. június 7-én nyitotta meg a *Shanghai Airlines* a Sanghaj–Budapest járatot, amely az első menetrend szerinti utasjárat lett a kínai nagyváros és a magyar főváros között. A *Boeing 787-9 Dreamliner* típusú, 285 utas szállítására berendezett repülőgépei heti három alkalommal kezdtek közlekedni. A nyaraló járatokhoz 2019-ben új célállomásként indult az olaszországi bejegyzésű *Ernest Airlines* Budapest–Tirana járata, utazási irodák szerződése alapján (az első járat 2019. június 18-án indult, szeptember elejéig közlekedett, heti egy alkalommal, *Airbus A320-as* repülőgéppel).

A repülőtéri határforgalom-ellenőrzésben számottevő változást eredményezett a 2019. folyamán telepített **automata határátléptető rendszer**, azaz az e-kapuk (ABC). Az első 4 kaput a „Pier B” érkező határterületén, az útlevélkezelő fülkesor bal szélén helyezték üzembe, 2019. május 14-én. (Az eszközök telepítése már március 27-re megtörtént, majd a helyszín végleges kialakítása hetekkel később elkészült, s rövid próbaidőszakra is sor került.) A rendszert helyszínenként és egy időben két rendőr működtette, az egyikük az átléptetés automata folyamatát felügyelte, és az esetleges hibáüzenetekre tett cselekményeket, míg a másik a szükséges kiegészítő- vagy utóellen-

²⁰⁷ > A LOT fejleszti budapesti elosztó központját – új járatok indulnak szeptembertől.
450

őrzéseket hajtotta végre. Az érkező oldal újabb négy e-kapujának telepítési munkálatai miatt a „rég” beléptető útlevélkezelő fülkék oldalsó két fülkepárját (amely elsősorban az uniós állampolgárok ellenőrzésére volt használva) 2019. május 29-én elfalazták. A következő négy ellenőrző e-kaput a „rég” belépő határterületen adták át, 2019. július 11-én. Ezzel a beléptető oldalakon az addigi 19 útlevélkezelő munkaállomásról 15 helyre csökkentett kézi ellenőrző hely mellett további 8 áthaladási útvonallal, 23-ra nőtt az *RRI Határrendészeti Osztályának* utasforgalom-áteresztő képessége.²⁰⁸ A kilépő (induló) oldali határterület átépítési munkái eredményeként, 2019. augusztus utolsó hetén az egy átszálló beléptető útlevélkezelő-fülke mellé (amely a kiléptető fülkék mellett volt elhelyezve) egy másik is kialakításra került. Ezzel a Schengen-külső viszonylatból Schengen-belsőbe átszállók immár négy munkaállomásnál is beléptetésre kerülhettek. Az átszálló beléptető és a kiléptető útlevél-ellenőrző fülkék közé szintén négy e-kaput telepítettek a kilépő utasok részére, amelyet 2019. szeptember 30-án helyeztek üzembe. Ezzel az utasok, teljes feltöltés mellett egy időben, be- és kilépő irányban elvileg összesen 40 útlevél-ellenőrző munkaállomást vehettek igénybe a budapesti légi kikötőben. Azonban a forgalmi csúcsidőszakok eloszlása nem igényelte valamennyi útlevélkezelő munkaállomás egyidejű üzemeltetését. (A teljes beruházás 418 millió forintba került.²⁰⁹ Még 2019. november 26-ra átépítették a régebbi belépő határterületet oly módon, hogy az útlevélkezelő fülkék egy vonalba kerültek az ottani e-kapukkal, amelyek előtere így viszont kisebb lett. [Addigi helyük az e-kapuk mögé esett.]) A Debreceni Repülőtér Schengen-külső viszonylatú érkező határterületére, az útlevélkezelő fülkesor mellé, kettő e-kaput telepítettek 2019. júniusában; azonosat, mint a BLF-NR-en. Ezzel ott, az addigi hat beléptető pont helyett, hét (öt hagyományos és a két elektronikus ellenőrzésű) munkaállomásra gyarapodott az áteresztő-képesség. Ráadásul az e-kapukat felügyelő fülke, a kapuk igénybevétele befejeztével kézi ellenőrzésűre volt állítható a terelő-üveggel áthajtása révén.

A visszairányított személyek elhelyezésére szolgáló végleges létesítményt 2019. szeptember legelejére alakították ki a BLFNR 2B épületének „Pier B” szárnya alatt. A két fém mobil épület 4–4 személy átmeneti elszállásolását biztosította, köztük egy kis udvarral és rendőrségi őrhellyel. A korábbi (épületen belüli szomszédságában lévő) helyiségek ezt követően a kiegészítő (szükség)hálólhelyiségei (2×2 fő részére), illetve egy másik a visszairányítottak közösségi szobája lett.

Az Egyesült Királyságnak az Európai Unióból történő, 2019. március 30-ra tervezett **kiválásának**, közkeletű elnevezéssel a „brexit” közeledtével az Európai Unió ideiglenes intézkedést hozott a légi közlekedés zavartalan fenntartása érdekében. A jogszabály a brit és uniós repülőterek között közlekedő légitársaságok részére fél éves átmeneti üzemengedélyeket biztosított, addig, amíg az érintett felek között létrejönnek a légügyi egyezmények. Azonban a kiválás dátumát az utolsó napokban 2019. április 12-re, majd az utóbbi határnap előtt két nappal, legkésőbb október 31-re módosították, majd október legvégén azt 2020. január 31-re tolták ki. A 2018. év során, az előző évi adatokhoz viszonyítva a Budapest és az Egyesült Királyság közötti utasforgalom 4,56 %-os növekedést mutatott, az így megközelítette a 2,11 millió főt. Azonban, a németor-

²⁰⁸ { Nemzetközi kitekintés. } Varsó Chopin Repülőtérén, többéves kihagyást követően, 2019. nyári hónapjaiban helyezték üzembe a kilépő és belépő oldalon a 10–10 e-kaput (egymás mellett 2×5 kapusor).

²⁰⁹ > DZSUBÁK

A budapesti légi kikötőben, a „rég” belépő határterületen 3 fülkében 6 munkaállomás és 4 e-kapu, a „Pier B” belépő területén 6 fülkében 10 munkahely (időközben egy további fülkében egy munkaállomást alakítottak ki az e-kapukhoz legközelebb eső részen) és 4 e-kapu, az átszálló belépő irányba 2 fülkében 4 munkaállomás, valamint kiléptető határterületen 4 fülkében 8 munkaállomás és 4 e-kapu üzemelt 2019. őszének végétől.

szági viszonylatok erőteljesebb gyarapodása miatt, igaz csak kissé lemaradva, de a második helyre kerültek a brit repülőterek a magyar főváros forgalmában. A járatok sűrűségében így is gyarapodás történt 2019. április közepére. A Húsvét előtti héten a budapesti légi kikötő forgalma az Egyesült Királyság repülőtereire hetente és irányonként immár 154 volt (az előző júniusban 125 járat közlekedett), ez 23,2 %-os növekedést jelentett; a London környéki repülőterek forgalma ebből 119 járatot tett ki, ami 29,3 %-os emelkedés 10 hónap alatt. A Debreceni Nemzetközi Repülőtér esetében továbbra is 10 London-Luton és 2 Doncaster-Sheffield járat repült irányonként egy hét folyamán.²¹⁰ Végül, hosszas folyamat végén, a brit Parlament szavazata alapján az Egyesült Királyság az Európai Unióval kötött megállapodás alapján, 2020. január 31-ről február 1-je virradóan rendezett módon lépett ki a közösségből. Mivel a kilépési egyezményben 11 havi átmeneti időszakra rendelkeztek, amely idején az uniós jog az immár nem EU tagország Egyesült Királyságra még alkalmazandó volt, ezért a vám- és útlevél-ellenőrzésben változást majd csak 2021. január 1-jén eredményez a szigetország megvalósult távozása.

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér 2019. július elején továbbra is hetente 19 Schengen-külső viszonylatú járatot indított és ugyanennyit fogadott menetrend szerint. Ezek mellett, szerződéses szerint heti 6 repülőgép is közlekedett irányonként: a törökországi Antalya-ba 4, míg a bulgáriai Burgaszba és az egyiptomi Hurghadába 1–1. (Schengen-belső viszonylatban heti egy járat közlekedett szerződés szerint: Zakynthos-ba).²¹¹ Azonban a Wizz Air larnakai és tel avivi, illetve máltai, palma de mallorcai és barcelonai járatát is elsősorban turisták vették igénybe a nyári üdülési időszakban.

Magyarország légtérében, nemzetközi viszonylatban közlekedő repülőgépet 2019. év folyamán május 8-án ért rendkívüli esemény. A Pozsonyból felszállt, Belgrádba tartó (Schengen-külső viszonylatú) Cessna 150 típusú kétszemélyes kisrepülőgép üzemanyaga a Balaton térségében elfogyott. Ennek ellenére Lengyeltóti határában sikeres kényszerleszállást hajtott végre, a fedélzeten utazók nem sérültek meg.²¹² A pozsonyi repülőtéren kiléptetett személyeket a Somogy megyei Rendőr-főkapitányság rendőrei „visszaléptették” (azaz az utazókat ismét beléptették) a schengeni térségbe.

Az algériai Air Algérie 2019. nyarának végén már Algír–(Bécs)–Budapest útvonalon teljesítette magyarországi viszonylatát. A szerb és egyesült arab emírségekbeli Air Serbia 2019. augusztus 2-án indította a heti két alkalommal, 144 utas szállítására is alkalmas Airbus A319-es típussal, szerbiai közszolgálati szerződés alapján teljesített

²¹⁰ > [A Budapest Airport Zrt. világhálós honlapjának induló járatokat ismertető, http://www.bud.hu/utazas/jaratinformacio/erkezo_jaratok oldalának 2019.04.12-ei 09:00-ás, 2019.04.15-ei 23:00-ás, 2019.04.16-ai 09:00-ás állapota alapján.]; [A Debrecen Airport Kft. világhálós honlapjának induló járatokat ismertető, <https://www.debrecenairport.com/index.php/menetrend?lang=hu> 2019.04.10-ei 18:00-ás,]

Budapesten 2019. november közepén, az egyik idegenforgalmi holtidőben, a legkiterjedtebb Schengen-külső légi kapcsolat változatlanul az Egyesült Királysággal állt fenn. Irányonként 99 járat közlekedett a London környéki légi kikötőkbe: London-Lutonra (25 menet irányonként), London-Stanstedre (23), London-Heathrow-ra (20), London-Gatwickre (17), London-City-re (12) és London-Southendre (2). Ugyanezen időszakra számottevően gyarapodott a vidéki angliai és skóciai repülőterekre közlekedő járatok száma. Az áprilisi heti 29 helyett immár 41 repülőgép repült a légi kikötőkből Budapestre és ugyanennyi visszafelé; a legtöbb Manchesterbe (12 járat irányonként és hetente), Edinburghba (9) míg további 7 repülőtérré heti 2–4 közlekedett. A teljes brit-magyar járatforgalomból a Ryanair 41-et, a Wizz Air 39-et, a British Airways 20-at, az easyJet 16-ot, míg a Jet2 és a LOT 12–12-t üzemeltetett.

> [A Budapest Airport Zrt. világhálós honlapjának induló járatokat ismertető, http://www.bud.hu/utazas/jaratinformacio/erkezo_jaratok oldalának 2019.11.11-e és 2019.11.16-a közötti adatai alapján.]

²¹¹ > [A Debreceni Nemzetközi Repülőtér világhálós honlapjának induló járatokat ismertető, <https://www.debrecenairport.com/index.php/menetrend?lang=hu> oldalának 2019.07.01-ei 00:10-es állapota alapján.]

²¹² > A. M.

Niš–Budapest járatát.²¹³ Ez az első légi kapcsolat lett a délkelet-szerbiai nagyváros és a magyar főváros között.

A *Belavia* 2019. október 28-tól kezdődően budapesti járatát már csak Minszk–Budapest útvonalon teljesítette, megszüntetve a belgrádi továbbrepülő szakaszt. Ezzel a magyar és szerb főváros között október 24-ét követően ismét megszűnt a közvetlen légi kapcsolat. A belorusz légitársaság az év nyarán már heti négyszer repült budapesti viszonylatát tovább fenntartotta, azonos rendszeresség mellett. A *Ryanair* 2019. október 29-én indította a Budapest–Odessa járatát, míg azonos útvonalon a *Wizz Air* november 2-án tervezi az üzemkezdést. Mindkét légitársaság heti két–két alkalommal, azonos napokon teljesíti az új ukrán viszonylatot. A *Ryanair* november 1-jén indította első Budapest–Tel Aviv járatát, amelyet heti négy alkalommal teljesített; ugyanez a vállalat a téli menetrendi időszaktól hetente 2 helyett 7 alkalommal repült a magyar főváros és Edinburgh között, illetve 2 helyett ötször Paphos-ba. A *Wizz Air* október 30-tól repülte a Budapest–Kazany útvonalat, amely az első menetrend szerinti kapcsolat lett ezen orosz városba. E légitársaság az október 27-én kezdődő menetrendi időszaktól az addigi heti háromszori dubai-i járatot immár 7-szer teljesítette, 2 helyett szintén 7-szer a marosvásárhelyit, valamint 10 helyett 14 alkalommal a tel avivit. A brit *Jet2.com* légitársaság Birmingham–Budapest járatának teljesítését 2019. november 8-án kezdte. A *Wizz Air* következő útvonala december 9-től a Budapest–Edinburgh (hetente háromszor) lett.

A Budapesten folyamatosan növekvő légi teherforgalom kényelmesebb kiszolgálása érdekében a *Budapest Airport Zrt.* új, 21.000 m²-es raktárcsarnokot, árukezelő terminált („BUD Cargo City” néven) épített. A repülőtér területének keleti végében, a 2-es futópályának (31R) déli negyedében, saját forgalmi előtérrel rendelkező létesítményt 2018. szeptemberében kezdték el építeni. Átadására 2019. november 21-én került sor, azonban a légi teherforgalom azt csak 2020. január 6-tól vehette igénybe.²¹⁴

A 2019. év utolsó napjaiban a kínai *Hainan Airlines* – amely közel nyolc év elteltével üzemeltetett újra magyarországi viszonylatot – nyitott elsőként járatot a magyar főváros és a délközép-kínai Csungking (Chongqing) nagyváros között. A december 27-én hajnalban teljesített első Csungking–Budapest járat heti kettő rendszerességű volt, amelyet *Boeing 787-9 Dreamliner* típusú repülőgép teljesített. A *Shanghai Airlines* első Sanghaj–Hszian–Budapest járata 2019. december 30-án délután érkezett meg a magyar fővárosba. A *Boeing 787-9 Dreamliner* repülőgéppel, a közép-kínai Hszian (Xi'an) városán keresztül üzemeltetett járat heti két alkalommal közlekedett. Ugyanennek a légitársaságnak másnap, december 31-én délutánján érkezett Budapestre az első Sanghaj–Csengdu–Budapest járata; amely szintén a legelső menterend szerinti légi kapcsolat lett a délközép-kínai Csengdu (Chengdu) és a magyar főváros között. Ez az útvonal is heti kétszeri rendszerességű volt, és szintén *Boeing 787-9 Dreamliner*rel teljesítették. Ezzel egyúttal Sanghaj és Budapest között heti hétre emelkedett a légi kapcsolatok száma. Az új útvonalakkal a budapesti légi kikötőnek öt kínai repülőtérrel, heti 12 alkalommal lett összeköttetése 2020. első heteiben. Az *Ural Airlines* Moszkva–Zsukovszkij–Budapest útvonalon 2019. december 28-án indított járatot, amelyet heti háromszor, *Airbus A320*-as repülőgéppel teljesítettek.

A debreceni légi kikötő érkező vámenellenőrzése során a legjelentősebb dohánycsempészési felfedésre 2019. december 8-a késő délutánján került sor. A Moszkva-

²¹³ > Budapest-Nis járatot indított az Air Serbia.

²¹⁴ > BUD Cargo City: Kelet-Közép Európa cargo kapuja. ; Megnyitott a BUD Cargo City, megérkezett az első óriás-gép.

Vnukovo–Debrecen útvonalon érkezett ukrán férfi nem jelentett be elvámolni való árut. A NAV munkatársai által, szűrőpróbaszerűen végrehajtott vámvizsgálat során a három bőröndből 2.000 doboz (legalább 38 ezer szál) belorusz zárjeggyel ellátott, csempészett cigaretta került elő. Ugyanezen a repülőtéren, a legtöbb személy által egy időben elkövetett közokirat-hamisítás bűncselekmény felfedezésére 2019. december 28-ai hajnalán került sor. A Debrecen–London–Luton járatra kilépésre jelentkezett két ukrán és egy albán állampolgár utánzott román személyazonosító igazolványt adott át.²¹⁵

A teherárak légi szállítványozása során még 2019-ben is előfordult jelentős súlyú kitevő hamis termék fuvarozása. Megközelítőleg 4 tonnát tett ki az az összesen 1,3 millió építőelemet tartalmazó, Kínából Budapestén keresztül Ukrajnába küldött hamis *Lego* játékszállítvány, amelyet 2019. január első harmadában fedtek fel, majd foglaltak le a NAV repülőtéri munkatársai a BLFNRen.²¹⁶

A 2019. évben Magyarország összes Schengen-külső viszonylatú személyforgalmának (61.194.277 fő) már 10,66 %-a a magyarországi légi határátkelőhelyeken keresztül zajlott.²¹⁷

Rendkívüli események Magyarországot érintő nemzetközi légijáratok esetében, 1990–2019

A magyarországi rendszerváltás utáni évtizedek során, Magyarországon, vagy magyar repülőtér viszonylatában, nagyobb létszámú utast szállító, nemzetközi viszonylatban közlekedő repülőgéppel **halálessettel végződő szerencsétlenség** egy történt, de ilyen útvonalon repülő kisrepülőgépeket is ért légi katasztrófa.

Egy német lajstromjelű, *Piper PA-28 Cherokee* típusú egymotoros repülőgéppel 1996. augusztus 25-én, Siófok–Balatonkilitiről szállt fel annak vezetője és két utasa. A németországi Straubing–Wallmühle repülőtér felé közlekedő légijármű Szlovákia felett felhőbe került, majd valamivel dél előtt, Detreköszentmiklós (Plavecký Mikuláš) térségében (Pozsonytól északra) lezuhant. A fedélzetén utazó három személy életét vesztesette.²¹⁸

Egy *Cessna 210 Centurion* típusú repülőgép 2001. június 14-én, Zágráb–Siófok–Balatonkiliti útvonalon közlekedett. Az út felénél, a Somogy megyében fekvő Tapsony és Böhönye települések közös határában, vihar következtében lezuhant. A légijárművet vezető, és azon utazó mind a hat magyar állampolgár életét vesztesette.²¹⁹

A szlovák légierő *Antonov An-24*-es csapatszallító repülőgépe 2006. január 19-én Pristina–Kassa útvonalon 8 fős személyzetét és 35 fő utast (szabadságra hazaérkező békefenntartót, katonát) szállított. A szlovákiai repülőtér megközelítésekor, még magyar területen, 19:38-kor, a túlzottan alacsony magasság miatt a légijármű Hejce és Telkibánya község között fekvő Borsó-hegynék ütközött. A szerencsétlenséget a fedélzetén utazók közül mindössze egy katona élte túl, súlyos sérülésekkel.²²⁰

Az 1990 és 2018 között eltelt időszakban, különösen az 1990-es években számos alkalommal érkezett telefonon **bombafenyegetés** Budapestről induló vagy úton lévő közforgalmi repülőgép tekintetében. Ilyenekre majd még a 2000-es évek első harmadá-

²¹⁵ > Hamis személyivel akartak Londonba repülni. ; Másfél millió forint értékű csempészcigit ...

²¹⁶ > Tonaszám érkezett a hamis Lego.

²¹⁷ > [Az Országos Rendőr-főkapitányság http://www.police.hu/sites/default/files/HatarrendeszetSK%202019_12.pdf világhálós oldalon közzétett, a határrendészeti szervek 2019. évi országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2020.02.04. 22:00]

²¹⁸ > Repülőgép-baleset Szlovákiában. ; TA SR: Három áldozat.

²¹⁹ > FÁBOS: Hatan lelték halálukat. ; FÁBOS: Túlerhelés okozta a Cessna tragédiáját.

²²⁰ > ÁRVAY – FARKAS – NAGY ; TIBAY: Pilótahibára gyanakszanak.

ban is sor került. Egyes időszakokban viszonylagosan sűrűn érkeztek ilyen indokolatlan, büntetendő (közveszéllyel fenyegetés) bejelentések. Ezek között volt olyan célú bejelentés is, hogy az elkövető elérhesse azt a járatot, amelyet valamilyen okból kifelé lekésett (volna). Szerencsére ezek közül egy sem bizonyult valósnak, s a nyomozás több elkövető kilétét felfedte, és a személyeket a bíróság felelősségre vonta.²²¹ Az említett időszakban, Budapest viszonylatában közlekedő légi járművet egy esetben kísérelt meg fedélzeten utazó személy **önkéntesen hatalmába keríteni**.

A német *Lufthansa* légitársaság LH-1667-es számú, München–Budapest útvonalát 2014. április 1-jén teljesítő *Airbus A321*-es repülőgépe 76 utassal és 6 fős személyzetrel közlekedett. A németországi felszállás után megközelítőleg tíz perccel, egy 28 éves, albánul beszélő, német hatóság által kiutasított férfi, szóváltást követően az egyik légiutas-kísérőt borotvapengével kényszerítve, túsul ejtette. A Münchenbe visszatérő légi járművet, annak leszállása után kiürítették, és a német rendőrök az ellenállást nem tanúsító férfit előállították.²²²

Úrutazások fejlődése a XXI. század elején

A XXI. század második évtizedére már a magántőke által támogatott űrprogramok is jelentős eredményeket tudtak felmutatni. Az amerikai bejegyzésű *Blue Origin* vállalat rakétája 2016. áprilisában már harmadik alkalommal tért vissza a világűrbe sikeresen, igaz útjai során hasznos terhet nem szállítottak. A 2002-ben alapított, szintén amerikai *SpaceX* magánvállalat 2016. április 8-án és május 6-án nemcsak a világűrbe juttatta *Falcon 9* típusú szállítórakétáját és szállítmányát, hanem az sikeresen vissza is ért a Földre, a kijelölt, tengeren úszó leszálló-pontonjára.²²³ Az Amerikai Egyesült Államok hat évi szünet után, 2017-re tervezte, hogy területéről ismét űrhajósokat löjjenek ki a világűrbe, azonban ez még 2020. elejére sem valósult meg. Ezúttal a *SpaceX* és a *Boeing* vállalatok versengenek a lehetőségért. Ráadásul előbbi kísérletei alapján az egy űrhajósra jutó költségek várhatóan még a harmadát sem teszik majd ki, mint az oroszoké a 2010-es évek közepén. A *SpaceX* 2018. szeptember közepén megállapodást kötött egy japán üzletemberrel, aki az űrvállalat első utasaként kíván a világűrbe utazni, s a Holdat megkerülni. Ugyanez a vállalat űreszközével korábbi tervei szerint már 2022-ben el kívánt jutni a Marsig. A *SpaceX* vállalat 2019. március 2-án bocsátotta fel *Crew Dragon* nevű kísérleti űrjárművét. A *Falcon-9*-es hordozórakéta segítségével útnak indított eszköz első útján teherárut fuvarozott a Nemzetközi Űrállomásra, még hajózó személyzet nélkül.²²⁴ A többször módosított dátum után, embereket szállító útra a legtöbb tervek szerint 2020. májusának elején kerülhet sor legkorábban.

Az orosz kormány saját államterületén – a távol-keleti Amúri területen – létesített Vosztocsnij kilövőállomás 2016. áprilisában kezdte meg tényleges működését, hogy idővel átvegye az Oroszország által Kazahsztántól 2050-ig bérelt bajkonuri telep feladatát.²²⁵ Barack OBAMA, az Amerikai Egyesült Államok akkori elnöke 2016. őszén meghirdette, hogy az amerikaiak 2030-as években embert kívánnak a Mars bolygóra juttatni.²²⁶ Ezzel megvalósulna a világűrben az első, huzamos idejű távolsági emberi repülés. A tervnek megfelelően, majd a 2020. év tavaszán is folyamatban volt a NASA

²²¹ > FÁBIÁN Gyula ; HORVÁTH: Kisbomba a nagyböröndben. ; HORVÁTH: Ötvenperces bombavész. ; *Europress*: Kényszerleszállások Ferihegyen. ; KOÓS: Nem tudták megvesztegetni.

²²² > München–Budapest. ; *Stewardess auf Lufthansa-Flug bedroht...*

²²³ > *Harmadszor is sikeresen tért vissza a Földre a Blue Origin űrrakétája. ; MTI közlemény 2016.04.04.*

²²⁴ > *MTI: Sikeresen visszatért a Földre a SpaceX.*

²²⁵ > BUCKSKY

²²⁶ > BUCKSKY

Artemis programjának első fázisa. Ennek keretén belül 2024-ben űrhajósokat kívánnak a Holdra telepíteni, amely tapasztalatai alapján a későbbiekben átdolgoznák a Marsra tervezett küldetést.²²⁷

Az előzőekben ismertetettek következtében az „űrturizmus” egyre olcsóbb és gyakoribb megvalósíthatósága akár a közeljövőben teljesülhet. Így az állami küldetésekben részt vevő polgári személyek mellett, lehetőséget kapnak – a szükséges jelentős anyagi háttérrel rendelkező – más érdeklődők is, hogy az üzleti vállalkozások indította kilövésekben személyesen részt vegyenek, kedvtelési célból. Ez magával hozza a **világűrbe kiutazók, és onnan visszatérők** – légi utasokkal azonos – határforgalom-ellenőrzésének igényét. A Schengeni Államok által kötelezően alkalmazott Schengeni határ-ellenőrzési kódex továbbra sem rögzíti külön nevesítve az űrutazás révén közlekedő személyek ellenőrzését. Ebből eredően, az űrutazás révén megvalósított határátlépésekre jelenleg a légi forgalom alkalmi határnyitásaira vonatkozó szabályok mérvadóak. (Azonban az nem szabályozza a hosszabb időt a légi járműben tartózkodó, de a kilövés államába visszatérő személyek határrendészeti szempontú, eltérő csoportosítását.)²²⁸ Igaz, a külön szabályozásra, gyakorlati okból jelenleg még nincs szükség, mivel az Európai Unió és Schengeni Társult Államok területén továbbra sincs olyan kilövő-állomás, ahonnét embereket lőttek volna fel a világűrbe, vagy azt terveznék.



²²⁷ > MTI: Nem állnak le az amerikai Hold- és Mars-missziók előkészületei.

²²⁸ A jogszabály szabályozza azt a körülményt, hogy a halászhajókon tartózkodók, amennyiben 36 óránál tovább tartózkodnak a Schengeni Államok felségvizein kívül, nemzetközi tengeren, akkor határforgalom ellenőrzés alá kell esniük induláskor, majd érkezéskor is, függetlenül attól, hogy nem lépnek be más, nem schengeni állam területére, vagy felségvizeire.

> 2016/399 EU r. VI. melléklet

Utószó, a 2020. év első harmadának eseményei

A könyv által feldolgozott időszak 2019. év utolsó napjáig terjed, azonban fontos, sőt kiemelkedően jelentős események is történtek ezt követően, amelyek ismertetése e fejezetben olvasható. Ilyen volt az új koronavírus járvány, amelynek hatása példa nélküli.

A *Wizz Air*, egy ukrán utasszállító repülőgépnek Teherán mellett, 2020. január 8-a reggelén történt lelövése miatt, aznap késő estétől részben módosította a Budapest és Dubai közötti napi rendszerességű viszonylatának útvonalát. A viszonylatot teljesítő repülőgép keleti irányban továbbra is megszakítás nélkül repült. Azonban az iráni légtér teljes elkerülése és a légijárművek biztonságos hatótávolsága miatt, a magyar főváros felé, nyugati irányban átmenetileg ciprusi közbeeső műszaki leszállást iktattak közbe. Így január 8-a késő estén induló járat már Dubai–(Larnaca)–Budapest útvonalon repült, amely kényszerű kitérő közel kétórás többletutazást eredményezett. (A *Wizz Air* repülőgépei Ciprus eléréséhez is kerülő úton közlekedtek: Szaud-Arábia és Egyiptom felett, elkerülve Izrael légterét, amely államot a rijádi kormány nem ismer el. [E vállalat biztonsági okból az Irak feletti légi útvonalakat sem használta.] Számos légitársaság az említett támadás után felfüggesztette az iráni viszonylatú járatainak teljesítését, illetve elkerülte az iráni légteret is.) A *Wizz Air* 2020. február 23-tól az Egyesült Arab Emírátusok és Magyarország között közlekedő repülőgépeinek, a többletköltséget és -időt igénylő larnacai műszaki leszállását megszüntette, akkortól az iraki légtéren keresztül repültek, Dubai–Budapest útvonalon.

A *Budapest Airport Zrt.*, részben a magyar kormányzat nyomására, 2019. júliusában megkezdte a 2A utasforgalmi épület fém melléképületét („egyszerűsített beszállító-kapukat”, amelyeket 2019-ben már nagyjából 2,7 millió induló utas vett igénybe) felváltó új létesítmény felépítését. A budapesti légi kikötő alacsony árfekvésű, Schengen-belső viszonylatú járatait kiszolgáló csarnokát 2020. január 15-én próbaüzemben, majd január 17-én véglegesen felváltotta az új, állandóra felépített, majdani végleges állapotában 11.500 négyzetméteres, egyszintes várócsarnok. Az „1-es móló” (angolul: „Pier 1”) névvel említett új létesítmény az első hónapokban részlegesen, annak északnyugati szárnya volt igénybe vehető. (XXII. sz. melléklet) Ez az induló és immár az érkező utasoknak is a szolgálatára állt. A 2020. nyarára ütemezett teljes átadást követően a korábbival azonos számú, nyolc gyalogos, valamint immár további hat busszal kiszolgált beszállító kapu biztosítja a járatokra történő felszállást. Azonban a megszüntetett csarnoknál lényegesen tágasabb körülmények között. Immár sok ülőhely volt a beszállító kapuk mögötti, elkerített váróhelyiségekben, és hamarosan már nagy befogadóképességű mosdóhelyiségek, továbbá nyártól egy elkerített dohányzó rész szolgálja a várakozók kényelmét. Ezek mellett kereskedelmi helyiségeknek is otthont ad az épület, amelyek által elsősorban ital- és ételvásárlási lehetőségeket kívántak biztosítani.¹ Ezzel ismét egy rendkívül nagy területi bővítésre került sor a budapesti légi kikötőben, a korábbihoz képest a hárommal bővül buszos beszállítási lehetőség (a korábbi A1–A3 buszos kapu ekkor megszüntetésre került) és a nagy tér nyújtotta kedvezőbb lehetőségek a korábbinál több járat és jóval több utas kiszolgálását biztosította.

Az ír *Ryanair* 2020. január 16-tól a Budapest–Harkov/Harkiv útvonalat nyitott, amelyet heti kétszer teljesített. E kelet-ukrajnai viszonylat az első menetrend szerinti kapcsolat lett a magyar légikikötő és Ukrajna második legnagyobb városa között.

¹ > Új év, új fejezet: megnyílt az új utasbeszállító csarnok.

Előző évi járatbővítési és -nyitási tervek a 2020. év tavaszára és nyarára vonatkozóan

A lengyel LOT Magyarországgal kapcsolatos üzleti tervének bővítését szolgálta, az eredeti terveik szerint 2020. március 30-tól újként megindítandó heti 12–12 Budapest–Brüsszel, Budapest–Budapest–Bukarest, Budapest–Stuttgart, illetve a napi rendszerességű Budapest–Szófia útvonalú járat. A korábbi tervekhez képest két hónappal később, 2020. május 27-én kívánna a lengyel vállalat elindítani a heti 12-szeri Budapest–Prága és a napi egyszeri Budapest–Belgrád útvonalát. E viszonylat-nyitások mellett a LOT 2020. június 7-én, szintén újként szándékozna megnyitni a Budapest–Dubrovnik és Budapest–Várna járatait. Ezek teljesítéséhez a lengyel vállalat, a meglévő egy mellé további két *Embraer 195* típusú, 112 utas szállítására is alkalmas légijárművet telepítene a ferihegyi légi kikötőbe. Ezzel a lengyel nemzeti légitársaság majd már 13 célállomásra indítana közvetlen, menetrend szerinti légi járatot Budapestről, amelyek közül 8 Schengen-külső viszonylatú útvonalon közlekedik majd. A *MALÉV* megszűnése óta Budapesten a LOT lesz majd az egyedüli a hagyományos szolgáltatásokat is kínáló légitársaságok közül, amelyik nem csak repülőgép-bázist telepített a magyar főváros repülőtérére, de szerteágazó útvonalhálózatot is kialakított. Az új járatokkal részben a már kialakult átszálló utasforgalmat kívánják bővíteni, azaz ráhordó járatként is szolgál(hat)nak, a várostól városig szállítás mellett. Ez mellett a lengyel vállalat a chicagói járatait 2020-tól csak a nyári menetrendi időben tervezné újra üzemeltetni.² (Mindezek mellett, még a 2020. február elejei „holidayszakban” is napi három–hat járatot repült a lengyel légitársaság Varsó és Budapest között.) Az *American Airlines* 2020. májusára tervezte megindítani Chicago·O’Hare–Budapest útvonalát, amelyet 234 utas szállítására is alkalmas ülésselrendezésű *Boeing 787 Dreamliner* repülőgépével, heti négy alkalommal teljesítene.³ Azonban e vállalat április elején bejelentette, hogy a 2020. év során már semelyik budapesti járatát nem indítja meg.

A *Ryanair* 2020. április 1-től meg kívánta indítani a Budapest–Lvov/Lviv útvonalat. A *Wizz Air* 2020. április 5-től Budapest–Zaporizzsja járatot tervezett üzemeltetni, amelyet majd június 1-jén a Budapest–Harkov, június 3-án a Budapest–Lvov/Lviv viszonylat követ.⁴ A keletközép-ukrajnai Zaporizzsja városával az említett járatnyitás lett volna az első menetrend szerinti légi kapcsolat.

A lengyel légitársaság mellett a dél-koreai *Korean Air* a tervek szerint 2020. május 23-án indítana heti háromszori Szöul–Budapest viszonylatot. Ugyanez a vállalat már 2020. február 21-én menetrend szerinti, heti kétszeri teheráru-járatot indított Szöul–Budapest–Frankfurt–Szöul útvonalon.⁵

Azonban az ezen alfejezetben ismertetett járatok megindítása a 2020. februárjától világméretet öltő úgynevezett új koronavírus európai terjedése miatt kényszerűen eltolódott. (Az ez miatt felfüggesztett, LOT által addig teljesített Budapest–New York·JFK viszonylat legkorábbi újranyitását március közepén meghirdetve még április 13-ra tervezték, a Budapest–Szöul járatát április 8-ra, míg a Budapest–London·City-ét április 24-re. Azonban ez valószínűleg még hetekkel későbbre tolódik majd.)

² > A LOT fejleszti budapesti elosztó központját – új járatok indulnak szeptembertől. ; *MTI: Brüsszelbe és Bukarestbe is új járatokat indít Budapestről a LOT.* ; [*A Kaleidoscope* (PL ISSN 0239-9032), a LOT lengyel légitársaság fedélzeti magazinjának, 2020. évi februári számának útvonalhálózatot bemutató térképe, 114–115. p.]

Az eredetileg 2019. szeptemberére tervezett Budapest–Brüsszel, Budapest–Bukarest járatnyitásokat a lengyel légitársaság, a *Boeing 737 MAX* típusait érintő kényszerű üzemszünetek miatt halasztotta 2020. március végére.

³ > *Chicago-Budapest járatot indít az American Airlines.*

⁴ > [*A Ryanair és a Wizz Air légitársaságok világhálós jegyvásárlást biztosító oldalának* 2020. január 13-ai foglalási lehetőségei alapján.]

⁵ > *Elindult az első Szöul-Budapest cargo járat.*

Az új koronavírus hatása a magyarországi légi forgalomra

Kínában 2019. decemberében kitört, majd 2020. január második hetében – a kínai holdújév kiutazási csúcsa miatt – a Föld más országai felé terjedni kezdett az úgynevezett **új koronavírus**, azaz a SARS-CoV-2 vírus okozta COVID-19 járvány⁶. Ez majd, az idő előre haladtával számos, korábban nem látott fejleményekhez, vagy addig nem tapasztalt mértékű változásokhoz vezetett a légi közlekedésben is. Ebből kifolyólag ezen események részletesen kerülnek ismertetésre. A fertőzés terjedésének megakadályozása érdekében a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén 2020. január 31-e délutánján, hatósági intézkedés alapján, bevezették a Kínából közvetlen járatokkal érkező utasok kötelező egészségügyi vizsgálatát. (Ezt számos nagyobb repülőtér akkor már egy hete bevezette.) Ez csak a közvetlen járatokkal érkező személyeket érintette, az átszálló utasok esetében a vizsgálatot csak külön kérésükre végezték el.⁷ A valamennyi, Kínából érkező járatot teljesítő repülőgépet a „Pier B” keleti oldalának déli (C2-es kapu) utashídjához állították. A repülőgépből kiszállva, az utasok az induló szint elzárt részébe (a C2-es és C5-ös kapuknak tranzittól elzárható várótermébe) sétáltak, majd a kitöltött kérdőív és lázmérés alapján elvégzett gyors orvosi vizsgálatot követően, a másik (C5-ös) kapunál lesétáltak az érkező szintre, a beléptető útlevél-ellenőrzéshez.⁸ Azonban február elején a Budapestre közlekedő kínai járatokat egymás után felfüggesztették, bár akkor még úgy tervezve, hogy azokat áprilisban újra nyitják. Az utolsó, még üzemelő kínai útvonal az *Air China* légitársaság Peking–(Minszk)–Budapest–Peking útvonala volt, amelyet előbb heti háromszoriról először kettőre mérsékeltek, majd március 4-től heti egyszerire.⁹ Budapest légikikötőjében 2020. február elején, menetrend szerint még 153 repülőtér viszonylatában közlekedtek utasszállító repülőgépek.

Az új koronavírus járvány az igyekezetek ellenére is áttért Európára is. A február harmadik hetére, két észak-olaszországi tartományban rohamosan terjedő járvány miatt, 2020. február 23-a délutánjától az érintett régiók repülőtereiről (Milánóból, Bergamo-ból és Trevisóból) Budapestre érkező járatok utasait teshő-ellenőrzés alá vonták. A vizsgálatokat szintén a C2/C5-ös kapuk várótermében végezték. Amennyiben lázas

⁶ A majd 2020. május 5-ei reggeli adatok szerint, a lezárt megbetegedési esetek alapján (3.584.322 nyilvántartott fertőzöttről 1.419.610 fő esetében zárult le a betegség) a fertőzés 17,7 %-os halálozási arányt okozott (a 1.419.610 személyből 1.168.030 meggyógyult, míg 251.580 fő elhunyt) azonban 2,16 millió személy esetében a betegség akkor még folyamatban volt. (Különösen az idősebb, 60 év feletti betegek körében nagy arányú az elhalálozás.) Ézért ez az érték még nem a végleges, valós mortalitás, pontos halálozási adatok csak a világjárvány végeztével fognak rendelkezésre állni, hiszen a gyógyulás hosszadalmas folyamat, azok száma csak jelentősebb idő elteltével lesznek elérhetőek. Így nagy valószínűséggel a gyógyultak aránya a jelenlegi 82,3 %-nál kedvezőbb lesz. Négy hónappal korábban, az akkori adatokból még 2 %-os halálozásra következtettek. Azonban egyes országokban igen eltérő volt az elhunytak aránya a gyógyultakéhoz képest, különösen ott, ahol a fertőzés még nem tetőzött. A COVID-19 járvány végső szakaszába lépett Kínai Népköztársaságban akkor 83.429 lezárt megbetegedés volt nyilvántartva, amelyből 4.637 végződött halállal (537 kínai megbetegedés akkor még folyamatban volt). Ez 5,56 %-os halálozási arányt jelentett ott, ahol a veszélyeztetett időskorúak aránya kisebb volt mint Európában (Kínában a 65 év feletti aránya az összlakosság 11,6 %-át tette ki, míg például Olaszországban 23,1 %-ot). Magyarországon 2020. május 5-ig 3.065 fő esetében vált ismertté az új koronavírus fertőzés, aznap reggelig 709 gyógyult mellett 363-an elhunytak, 1.993 megbetegedés még folyamatban volt.

› [A Johns Hopkins Egyetem (Johns Hopkins University; JHU) Center for Systems Science and Engineering (CSSE) online adatbázisának 2020.05.05-e 08:32:30-as frissítése alapján. Web: <https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html?fbclid=IwAR2RnuLTnC2TjLFDrfke8PiMGDhx-Bx3HVMVym6CHcciazmlXwcTHvpZuXuM#bda7594740fd40299423467b48e9ecf6> (megtekintve: 2020.05.05. 09:10)]

⁷ › Megindult a hatósági ellenőrzés a kínai járatokkal érkező utasoknál.

⁸ Az RRI végrehajtó rendőri állománya aznapról védőkesztyűben és az orrot is fedő szájmasczkban végezték a távolkeleti ország járatainak ellenőrzését. Az utazók egészségi állapotának vizsgálatát a Budapest Airport Zrt. egészségügyi szolgáltatója végezte el.

⁹ A Shanghai Airlines február 4-től azon sanghaji járatait, amelyek közbeeső leszállásként érintették – a leginkább fertőzött kínai tartományokhoz közel eső – Csengdu (Chengdu) vagy Hsian (Xi'an) városokat átmenetileg megszüntette. A még meglévő Sanghaj–Budapest járatokat február 10-én állították le. A Hainan Airlines február 7-vel függesztette fel a Csungking–Budapest járatát, tervük szerint szintén március végéig.

› Megindult a hatósági ellenőrzés a kínai járatokkal érkező utasoknál.

utast nem találtak, akkor a kijáratot a SkyCourt irányába, a Schengen-belső induló tranzit felé nyitották ki. Ugyanilyen, testhőmérséklet-mérés intézkedés került bevezetésre másnap a Debreceni Nemzetközi Repülőtérén is, ahová hetente kettő alkalommal érkezett járat az olaszországi Milánó-Malpensáról.¹⁰ A Földön egyre jobban terjedő járvány okán február 26-tól a Szöulból Budapestre érkező heti három járat utasait tételes egészségügyi (hőmérős) vizsgálatnak vetették alá. Azonban a lengyel LOT légitársaság már március 4-én felfüggesztette a budapesti dél-koreai viszonylatát. Teljes járat egészségügyi szűrését ekkor már hetente félszáz légi járat esetében hajtották végre Ferihegyen; az utasforgalom egyúttal, e viszonylatokban számottevően visszaesett (az olaszországi érkező járatokon gyakorta már csak 30–50 utas utazott). Az iráni állampolgárokat 2020. február 27-e délután, egyéni testhőmérséklet-ellenőrzést rendeltek el a budapesti légi kikötőben, mivel közvetlen járat nem üzemelt; ezt csak a Schengen-külső viszonylatokról belépésre jelentkező személyeknél hajtották végre. Március 8-ig összesen 77 légi járat 5.919 utasa és 416 főnyi személyzete esett át egészségügyi vizsgálaton.¹¹ A viszonylaton jelentősen csökkenő forgalom miatt, a Milánó–Debrecen járatot március elején felfüggesztették.

Miután március 8-án az olasz miniszterelnök öt tartományt érintő karantént vezetett be (mivel akkor már 8 ezer fő fölé emelkedett a megbetegedettek száma), magyarországi repülőtér – kormányzati döntés alapján – 2020. március 9-e első percétől nem fogadhatott Észak-Olaszországból induló légi járművet (korábban összesen heti 27 járat közlekedett Milánó-Malpensa, Bergamo és Treviso, illetve Budapest között). Már aznap néhány más országból kiinduló járat törlésre került a budapesti repülőtérén a légitársaságok döntése alapján, amely így egyes viszonylat ritkulásához vezetett.¹² Március 11-e déltől a Ryanair és a Wizz Air felfüggesztette az addig még fennálló légi járatát Budapest és Olaszország között. Másnap, március 12-től magyar kormányrendelet felfüggesztette a Magyarország és Olaszország, Kína, Dél-Korea és Irán közötti polgári személyszállító légi forgalmat (utóbbival közel másfél évtizede nem volt közvetlen légi kapcsolat). Egyúttal a magyar-szlovén és magyar-osztrák határon a határforgalom-ellenőrzés ideiglenesen visszaállításra került, amely akkor még nem vonatkozott a légi határok e viszonylataira.¹³ Az izraeli kormány döntése következtében – miszerint megszüntették a kereskedelmi légi közlekedést Izraelbe – március 12-től nem közlekedtek légi járatok Budapest valamint Tel Aviv, illetve Eilat között. Ugyanerre került sor a debreceni légi kikötő esetében is. Az utolsó érkező eilati légi járat, a Ryanair üzemeltetésében március 14-e délután szállt le Budapesten. Másnap, március 15-től magyar kormányrendelet Magyarország és Izrael között is felfüggesztette a polgári légi személyforgalmat.¹⁴ (Azonban Magyarországon rekedt külföldiek visszaszállítására majd 2020. március 25-én és 26-án, majd április 20-án egy-egy Budapest–Tel Aviv útvonalú mentesítő járatot repültek, utóbbi két alkalommal a repülőgép Izraelből magyarokat is szállított haza, Budapestre.¹⁵)

¹⁰ > A Budapest Airport felkészült az észak-olaszországi járatok szűrésére is.

Debrecenben az egészségügyi vizsgálat végrehajtását a Schengen-külső belépő határterületen végezték (ekkor más járatok oda nem érkeztek), ahol az útlevélező fülkék között egyesével léptek az érkező utasok a lázméréshez.

> PÁLFFY

¹¹ > Hétfőtől lép életbe az észak-olaszországi... ; Megkezdődött az iráni állampolgárok egészségügyi...

¹² > Hétfőtől lép életbe az észak-olaszországi...

¹³ > 41/2020. Korm. r.

¹⁴ > 45/2020. Korm. r.

¹⁵ > [A bud.hu világháló oldal 2020.03.25-e és 2020.03.27-e közötti, és április 20-ai érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján. Web: <https://www.bud.hu>]

Az Iránban gyorsan terjedő új koronavírus miatt, magyar kormányzati döntés alapján, közegészségügyi okokból 2020. március 10-től megtiltották az iráni állampolgárok beutazását Magyarországra a Schengen-külső viszonylatokban. Az érvényes magyar vízummal rendelkezők esetén, amennyiben Magyarországra belépésre jelentkeztek, akkor vízumuk visszavonásának volt helye.¹⁶ Március 12-től minden külföldi visszairányításra került a budapesti légi kikötőben, aki az érkezését megelőző 3 hétben a fertőzés által leginkább sújtott Észak-Olaszországban, Kínában, Dél-Koreában vagy Iránban, majd március 15-től aki Izraelben járt. A magyar állampolgárok egészségügyi vizsgálat után beléphettek ezekből az országokból is; amennyiben a betegség tüneteit nem mutatták, az esetben akkortól 14 napi házi karanténra voltak kötelezettek, a betegség gyanújának megállapítása esetén az érintett személyt a kijelölt kórházba szállították. A kötelező házi karantént az *RRI* kijelölt alosztályvezetői rendelték el.

A felfüggesztése előtti utolsó, a lengyel *LOT* által üzemeltetett New York-JFK–Budapest járat 2020. március 13-a délelőtt érkezett Ferihegyre. (Az Amerikai Egyesült Államok elnöke március 11-én átmeneti beutazási tiltást rendelt el a Schengeni Államok területéről érkező személyekre nézve.¹⁷) A lengyelországi repülőtéri határzár (csak lengyel állampolgárok, és meghatározott külföldiek körére korlátozott belépő határforgalom) életbe lépésével, március 15-e 0 órát követően törölték a vállalat valamennyi járatát Lengyelország és Magyarország között. Az utolsó Budapest–Varsó járat március 15-e 07:17-kor szállt fel (az azon utazó lengyel állampolgárok és szűk körre korlátozott külföldiek érkezés után két hét lengyelországi karanténra voltak kötelezettek). A lengyel vállalat egyúttal törölte a még meglévő, magyar főváros és London-City között közlekedő járatát is.¹⁸ Az *Austrian Airlines* március 14-e délelőtt teljesítette az utolsó járatpárt Bécs és Budapest között (a vállalat március 19-én lényegében leállt, forgalma azt követően már az előző évi azonos napok 3 %-át sem érte el). A sármelléki repülőtér kora tavasszal a korábbi években is csekély forgalmát 2020. március 17-vel kezdődően felfüggesztették.

Az előzőekben ismertetett okok ellenére a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér járatforgalma viszonylag még csak kismértékű járat törölést élt meg március 15-ig. Ezt viszonylagosan helyesen szemlélteti, hogy aznap 15:30 és 23:59 között menetrend szerint érkező – valamennyi viszonylatú, kereskedelmi célú – 77 személyszállító járatból 8-at töröltek (10,4 %).¹⁹ Mindezek ellenére a járatok kihasználtsága észrevehetően csökkent a módosított, vagy igénybe nem vett foglalások miatt, különösen belépő (érkező) irányban. Azonban az induló utasok száma is folyamatosan mérséklődött. A magyar főváros légi kikötőjének utasforgalmi adatai tükrözik legjobban a

¹⁶ > MTI: *Beutazási tilalom az irániaknak, aki nem...* ; *Visa information related to coronavirus*.

Az Amerikai Egyesült Államok a megelőző két hétben Kínában tartózkodó nem-amerikai állampolgárok beutazását 2020. január 31-én felfüggesztette; majd ugyanezt kiterjesztették február 29-ei hatállyal az Iránban jártakra is.

> Web: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/proclamation-suspension-entry-immigrants-nonimmigrants-certain-additional-persons-posses-risk-transmitting-2019-novel-coronavirus/> (megtekintve 2020.03.15. 13:00)

¹⁷ > Web: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/proclamation-suspension-entry-immigrants-nonimmigrants-certain-additional-persons-posses-risk-transmitting-2019-novel-coronavirus/> (megtekintve 2020.03.15. 13:00)

¹⁸ > Web: <https://www.gov.pl/web/coronavirus/travel> (megtekintve 2020.03.16. 18:00) valamint <https://www.lot.com/hu/hu/coronavirus-suspended-flights> (megtekintve 2020.03.16. 18:00)

¹⁹ Március 15-én, a 15:30 és 23:59 közötti időszakban a Bécs-Schwechat Repülőtérén 180 járatból 29 nem közlekedett (16,1 %), Prága-Ruzyně Václav Havel Repülőtérén az eredetileg 87 érkező repülőgépből 31-et már nem teljesítettek (35,6 %). A külföldiek előtt általánosságban lezárt lengyel határok miatt Varsó-Okęcie Chopin Repülőtér 107, aznap az említett délutáni-esti időszakban érkezésre tervezett járatából 87-et már nem repültek (81,3 %), s mindössze csak 20-at teljesítettek (nagy arányban a tengerentúli viszonylatok repülőgépei szálltak le).

> [A flightradar24 világhálós oldal Bécs, Budapest, Prága és Varsó központi repülőtereinek érkező járatforgalmi kimutatása alapján, a 15:30 és 23:59 közötti menetrendi érkezésű légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.03.15 15:30 és 15:50 között)]

légi közlekedésben tapasztalt visszaesést. Március 9-én még 33 ezer körül volt valamennyi viszonylatban az érkező és induló utasok száma, 10-én már csak 24,5 ezer, majd viszonylagos folyamatos csökkenés mellett 15-én 22 ezer fő közlekedett ott.²⁰

Miután március 16-án Magyarországon már 39 fő esetében volt ismert az új koronavírus-fertőzés, amely másnapra 50-re emelkedett, jelentős szigorítást vezettek be. Magyarország Kormányának 2020. március 17-e első percétől hatályos rendeletmódosítása értelmében, az új koronavírus terjedésének meggátlása érdekében, nevesített kivétel mellett **a magyar határokat lezárták a belépni szándékozó külföldiek előtt.** Ez érvényes volt a Schengen-belső és -külső viszonylatokra egyaránt, valamint a magyar légi határok esetében is, azonban az nem hozta magával a légi forgalom felfüggesztését.²¹ Ekkortól a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér érkező járatokat csak a 2B utasforgalmi épületében fogadott. A „rég” belépő határterület a Schengen-belső viszonylatból, a „Pier B” pedig a Schengen-külsőből érkezettek ellenőrzésére szolgált; aznaptól minden érkező utas ellenőrzésre került. Azonban a külföldi légitársaságok az új szabályok, korlátozások ellenére nagyobb számban fuvaroztak a budapesti légi kikötőbe olyan nem-magyar állampolgárokat, akik a rendelet alapján nem tartoztak a beléptethetőek körébe és nem is voltak átszálló utasok sem. Ez már március 17-e délelőtti folyamán nagyobb csoport kialakulását jelentette a 2B terminálon, késő délutánra számuk 150 fő felett volt. A visszairányításra várakozók száma 19 óra tájáig jelentősen megfogyatkozott, amikor a magyar kormány a szárazföldi határokon humanitárius folyosót nyitott a szomszéd országok állampolgárainak. Ekkor az érintett budapesti nagykövetségek garanciája és szervezése mellett, engedély-lyel, buszokban csoportosan és megszakitás nélkül kiutaztatták a Ferihegyen várakozókat Magyarországról. Így közel százan utaztak el a budapesti légi kikötőből, elsősorban Szlovákiába és Romániába, de Szerbiába és Ukrajnába is. A többi külföldi utas csak akkor léphetett be Magyarországra, ha magyar állampolgárnak igazoltan családtagja volt, vagy EGT állampolgár, aki állandó magyarországi tartózkodási engedéllyel rendelkezik. Külön kérelemre, eseti belépési engedélyt az országos rendőr-főkapitányság kijelölt vezetője, illetve az általa felhatalmazott személy adhatott.²² Az érkező járatok egyre kisebb kihasználtságúak voltak, gyakorta 50 fő alatt érkeztek, de a következő napokban már nem volt ritka a 20 fő alatti érkező utasszám sem a 180 ülőhellyel rendelkező repülőgépeken. Az indulókon még igen nagy számban utaztak el Budapestre magyarok és külföldiek egyaránt, ezeken csak kisebb részt tettek ki azok a visszairányítottak, akik már nem léphettek be Magyarországra.²³ Másnap, március 18-án nagyjából 40, Magyarországgal szomszédos valamely ország állampolgára érkezett a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre, akiket majd a délután folyamán a nagykövetségi szervezéssel átutaztattak az országon. Ez a gyakorlat a következő napokban is fennmaradt. További 60 külföldi utas nem volt beléptethető, azonban ennek ellenére Budapestre szállították a légi fuvarozók egy része, így ők visszaszállításra, vagy továbbutazásra várakoztak, akár hosszabb időt is. A kérelem alapján kiadott külön engedély nélkül be nem léptethető külföldiek száma március 23-tól csökken jelentősebben, akkortól egyre kevesebb ilyen személyt fuvaroztak Budapestre a légitársaságok.

Az utasforgalom előbbiekben említett **korlátozások nem érintették az áruforgalmat**, amely zavartalan fenntartására minden országnak nagy szüksége volt az ellátás

²⁰ > Repülőtéri Napi Értesítő [2020.03.23.]

²¹ > 41/2020. Korm. r. ; 46/2020. Korm. r.

²² > 41/2020. Korm. r. ; 46/2020. Korm. r.

²³ > Keddtől a repülőtérre sem léphetnek be Magyarországra a külföldi állampolgárok.

fenntartása, vagy legalábbis a lehető legjobb színvonalon biztosítása érdekében. Ennek következtében a légi teherforgalomra vonatkozóan semmilyen tiltás nem volt érvényben, csak a személyzetre nézve voltak korlátozások, szigorúbb előírások. Azonban a külföldiek, amennyiben nem kívántak Magyarországra belépni, akkor a feladatellátásukban késlekedést sem szenvedtek. Az egészségügyi segédeszközök ellátásának fenntartása érdekében, magyar minisztériumi megrendelésre a Wizz Air teherszállítás céljából Kínába repült üresen. Az *Airbus A321neo* típusú, HA-LVH lajstromjelű repülőgép 11 tonna áruval Sanghaj–(Irkutsk–Nur-Szultán)–Budapest útvonalon tért haza Magyarországra, március 23-a reggelén (a repülőgép az oda-vissza utat közel három nap alatt tette meg). Ilyen útra legközelebb március 28-ai érkezéssel került sor; akkor egyszerre három Wizz Air repülőgép repült haza, fedélzetükön összesen 27 tonna szállítmánnyal. A visszaúton azok már az irkutszki leszállás nélkül repültek Budapestre. A magyar érdekeltségű légitársaság március 29-ei érkezéssel is két repülőgépet üzemeltetett Peking–(Nur-Szultán)–Budapest útvonalon, Magyarország Kormánya megbízása alapján. A vállalat részéről majd az ezeket követő napokban is sor került ilyen teherszállító utakra Pekingből, Sanghajból, majd április 8-tól Sencsen (Shenzhen) városából, több repülőgép egyidejű bevonásával.²⁴ Azonban a Wizz Air mellett más, külföldi vállalatok repülőgépeit is igénybe vették az egészségügyi segédeszközök, felszerelések légi szállítására. Még március 22-én egy *Boeing 747*-es teherszállító repülőgép érkezett Kínából, megközelítőleg 70 tonnányi egészségügyi segédeszközzel, berendezéssel.²⁵ Ezt követően több légitársaság is nagyobb mennyiségű ilyen szállítmány rakodott ki a magyar főváros légi kikötőjében. Az *Ethiopian Airlines* első alkalommal, 2020. március 30-a délelőtti budapesti érkezéssel, *Boeing 777-F* repülőgépén 91 tonnát fuvarozott a magyar fővárosba a kínai Guangzhouból (Kantonból), addisz abebai műszaki leszállással. Két nap múlva ugyanabból a kínai városból az *Emirates SkyCargo* teherszállító *Boeing 777-F* légi járműve érkezett újabb rakománnyal. A teherszállításra szakosodott légi fuvarozók mellett egészségügyi szállítmányt hozott azokban a napokban Magyarországra még a *LOT Boeing 787-9*-es repülőgépe is, amely március 31-én hajnalban érkezett Sanghajból, nur-szultáni technikai leszállással 11 tonna, Magyarországra szánt áruval megrakodva.²⁶ Ennek az útvonalnak a megismétlésére április 13-ai budapesti érkezéssel is sort kerített a lengyel vállalat.

A külföldiek beutazásának tilalmát elrendelő kormányrendelet-módosítás hatályba lépésének napján, március 17-én 17:00 és 23:59 között a budapesti légi kikötőbe menetrend szerint érkező – valamennyi viszonylatú, kereskedelmi célú – 53 személyjárat-

²⁴ A Wizz Air egyidejűleg legtöbb légi járműve, hat *Airbus A321neo* repülőgépe először 2020. április 4-e reggelén és délelőttjén Peking–(Nur-Szultán)–Budapest útvonalon érkezett Magyarországra, a COVID-19 elleni védekezéshez és kezeléséhez szükséges eszközökkel, az Innovációs és Technológiai Minisztérium megrendelése alapján. Első alkalommal, április 8-án már a dél-kínai Sencsen (Shenzhen) városának Bao'an Nemzetközi Repülőtéréről is indult Budapestre három Wizz Air repülőgép, pekingi és nur-szultáni közbeeső leszállással teljesítve az utat Magyarorszáig. Utóbbi kínai városból később irkutszki és nur-szultáni leszállásokkal repültek visszafelé. A kínai útvonalak a budapesti indulástól a visszaérkezésig, célrepülőtértől függően (műszaki leszállásokkal, pihenőidőkkel és rakodásokkal) 37–46 óráig tartottak. Április 30-án már a dél-kínai Xiamen városának repülőtéréről is indult vissza Budapestre Wizz Air egyik repülőgépe.

> [A flightradar24 világháló oldal HA-LVA, HA-LVB, HA-LVC, HA-LVD, HA-LVE, HA-LVF, HA-LVG, HA-LVH lajstromjelű légi járműveknek 2020.04.02-e és 2020.04.08-a, 2020.04.21. és 2020.04.30-a közötti forgalmi kimutatásai alapján. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.04.04., 2020.04.09., 2020.04.26., 05.04.)]

²⁵ > *Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.03.23.] ; *Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.03.24.] ; [A flightradar24 világháló oldal HA-LVA, HA-LVD, HA-LVH lajstromjelű légi járműveknek 2020.03.21-e és 2020.03.31-e közötti forgalmi kimutatásai alapján. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.03.23 14:30; 2020.03.28 16:00)]

²⁶ > [A Budapest Airport Zrt. 2020. március 30-a 17:07-kor, március 31-e 15:45-kor, április 1-je 20:00-kor kelt Facebook-bejegyzése. Web: <https://www.facebook.com/budapestairport/>] ; [A flightradar24 világháló oldal ET-AVQ lajstromjelű légi járműnek 2020.03.29-e és 2020.03.30-a közötti forgalmi kimutatásai alapján. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.04.04 10:30)]

ból már 18-at töröltek (34 %). (Számos külföldi repülőtérén akkor már nagyobb arányú volt a leállítás.²⁷) Március 16-án 15 ezer utas használta a magyar főváros légi kikötőjét; másnap, a bevezetett szigorú beutazási tiltás/korlátozás napján, március 17-én 9 ezer utas rögzítve, amelyet 18-án már csak 6 ezer követett.²⁸ Március 19-én a 108 menetrend szerint tervezett érkező járatból 64-et teljesítettek és már 44-et már töröltek (40,7 %). A kereskedelmi menetrend szerinti járatok mellett alkalmi, mentesítő utak is teljesítésre kerültek. *Magyarország Kormánya* megbízásából a Wizz Air egy Marra-kech–Budapest menetrenden kívüli, mentesítő járatot repült a délután folyamán, hogy a marokkói légtérzár előtt hazafuvarozza az ott lévő magyar állampolgárokat. Január legeleje és március 19-e között már nagyjából 5.700 érkező és induló járat került törlésre. Március 20-án, a beutazási korlátozás negyedik napján a menetrendekben tervezett 138 érkező járatból már 78 (56,5 %) törlésre került, s mindössze 60-at teljesítettek a különböző légitársaságok. Március 21-én már csak 43 légi járat szállt le Budapesten valamennyi viszonylatból.²⁹

Március 18-án a budapesti légi kikötőben bezárták az „1-es móló” terminálrészt, így valamennyi Schengen-belső viszonylatú utas a 2A utasforgalmi épület kapuin keresztül közelítették meg a repülőgépeket. A folyamatosan csökkenő forgalom miatt, az utasfelvételt és induló poggyászkiszáradást akkortól már csak a 2B jegykezelő pultjainál végezték; az utasbiztonsági ellenőrzésre is már csak azon az oldalon került sor.³⁰

A légitársaságok ezután is sorra ritkították vagy függesztették fel budapesti járataikat.³¹ A Debreceni Nemzetközi Repülőtérén is ugyanígy történt, a korábban törölt izraeli és olaszországi járatok után is.³²

²⁷ Március 17-én, a 17:00 és 23:59 közötti időszakban a Bécs–Schwechat Repülőtérén 100 járatból 40 már nem közlekedett (40 %), Prága–Ruzyně Václav Havel Repülőtérén az eredetileg 46 érkező repülőgépből 24-et már nem teljesítettek (52 %). Az általánosságban lezárt lengyel határok miatt Varsó–Okęcie Chopin Repülőtér 83, aznap az említett késő délutáni-esti időszakban érkezésre tervezett járatából 72-t már nem repültek (87 %), s mindössze csak 11-et teljesítettek (nagy arányban a tengerentúli viszonylatok repülőgépei szálltak le).

› [A flightradar24 világhálós oldal Bécs, Budapest, Prága és Varsó központi repülőtereinek érkező járatforgalmi kimutatása alapján, a 17:00 és 23:59 közötti menetrendi érkezésű légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.03.17 17:00 és 17:20 között)]

²⁸ › *Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.03.23.]

²⁹ › A Budapest Airport felkészült a koronavírus-válság kezelésére. ; [A bud.hu világhálós oldal 2020.03.19-ei, 2020.03.20-ai és 2020.03.21-ei érkező járatforgalmi kimutatása alapján, a 00:01 és 23:59 közötti menetrendi érkezésű légi járművek figyelembe vételével. Web: https://www.bud.hu/erkezo_jaratok (megtekintve: 2020.03.19 21:00, 2020.03.20. 17:15, 2020.03.21. 16:00)]

³⁰ › *Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.03.18.]

³¹ A Wizz Air moszkvai viszonylata már március 17-én nem üzemelt. A Turkish Airlines – részben a török állampolgárok hazatérését is korlátozó rendelkezések miatt – 2020. március 20-a reggelén teljesítette az utolsó magyarországi járatát. A spanyol Iberia ugyanaznap délután repülte az utolsó budapesti útvonalát, Barcelonából. Az Emirates légitársaság Dubai–Budapest járatát március 20-ig teljesítette. A Lufthansa a március 20-ai nyolc járatából már csak hármat (két frankfurti és egy müncheni) teljesített, amely a következő napokban változatlan maradt. Párizs és Budapest között az Air France már csak napi egy repülőgépet közlekedtetett, amely mellett még üzemelt két-három naponta a Ryanair Beauvais–Tillé–Budapest útvonala. A KLM napi háromszori járatát Budapestre egyszerre mérsékelte. A British Airways március 20-tól már csak háromnaponta repült egyszer a magyar és brit főváros között, azonban az még április elején is. A Swiss Zürich–Budapest útvonala március 20-án közlekedett utoljára. Ellenben a Qatar Airways továbbra is napi kétszer közlekedett Doha és Budapest között, amelyet március 23-ával napi egyszerire csökkentett. Március 22-e második órájában szállt le a felfüggesztés előtti utolsó Dubai–Budapest Wizz Air járat is; aznap még két járatot repült az orosz Aeroflot, majd megszüntette a Budapest–Moszkva járatát. A Lufthansa szintén március 22-én közlekedett Budapestre utolsó alkalommal: egy–egy müncheni és frankfurti járat; aznapról a német légitársaság már nem repülte a München–Debrecen viszonylatát sem. Ezt követően döntően már csak az alacsony árfekvésű jegyeket kínáló légitársaságok, így főként a Wizz Air és a Ryanair közlekedtek a magyar főváros légi kikötőjébe.

› [A bud.hu világhálós oldal 2020.03.17-e és 2020.03.23-a közötti, érkező járatforgalmi kimutatása alapján, a 00:01 és 23:59 közötti menetrendi érkezésű légi járművek figyelembe vételével. Web: https://www.bud.hu/erkezo_jaratok]

³² Március 18-án függesztette fel a Wizz Air a Debrecen–Moszkva–Vnukovo, március 20-án a Debrecen–Málta, majd március 22-én a Debrecen–Larnaca viszonylatát. A tiszántúli repülőtérre az említett légitársaság március 17-től kilenc repülőgépet repült át, hogy huzamosabb ideig ott várakoztassa a korábbi járatforgalom majdani megindításáig.

A Debreceni Nemzetközi Repülőtérre közlekedő valamennyi, még üzemelő kereskedelmi személyszállító légi járat 2020. március 23-a estéjén huzamos időre törlésre került. Ezzel ott másnap, március 24-e reggeli óráira a légi személyforgalom lényegében megszűnt. Az utolsó repülőgép a Wizz Air Debrecen–London–Luton járatát 2020. március 23-án teljesítve 19:24-kor szállt fel; ugyanez tért vissza utolsóként, London–Luton–Debrecen útvonalon, s 2020. március 24-e 01:15-kor szállt le a tiszántúli légi kikötőben, valamivel több mint félszáz utassal.³³

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér járatforgalmának csökkenése március 22-től tovább erősödött. Az alacsony árfekvésű jegyeket kínáló légitársaságok közül a Ryanair március 25-vel felfüggesztette budapesti (és a legtöbb európai) járatának üzemeltetését, amelyet követően már csak néhány naponta egy london–stanstedi útvonalat repült Ferihegyre.³⁴ A Wizz Air a magyar főváros repülőterén még csak jelentősebb járatcsökkentést eszközölt (március 25-én ott már nyolc–kilenc repülőgépét parkoltatta le a vállalat, április legelején már 11-et, amelyből hatot az 1-es terminál előtti gépállóhelyeken tároltak). A hagyományos szolgáltatásokat kínáló légitársaságok közül március 25-én a Qatar Airways, a KLM és az Air France még napi egy–egy járatot repült Dohából, Amszterdamból, illetve Párizsból. Azokban a napokban már csak két tucatnyi várossal maradt menetrend szerinti légi kapcsolata a budapesti légi kikötőnek.³⁵ A KLM és az Air France március 26-án repült felfüggesztés előtt utolsó alkalommal Budapestre.³⁶

A belépni szándékozók mellett továbbra is érkeztek – esetenként akár viszonylagosan nagyobb számban – átszálló utasok, akik csak Budapesten keresztül tudták belátható időn belül megközelíteni célországukat. Azonban a légi kapcsolatok csökkenésével ez folyamatosan mérséklődött; ennek ellenére április második hetében még előfordultak például London és Barcelona között, budapesti átszállással utazók is. Tekintettel arra, hogy a tartózkodási jogosultsággal nem rendelkező külföldiek járatőrlés, illetve utazási szándéktól való elállás esetén sem léphettek be Magyarországra, a Schengens belső járattal továbbutazók az induló tranzit csarnok egy elkülönített részén várakoztak továbbutazásukig. Ezt a területet egy rendőr felügyelte, aki az utasokat egyúttal segítette is a járatuk elérésében.

> [A Debreceni Nemzetközi Repülőtér hivatalos világhálós oldalának, a <https://www.debrecenairport.com/hu> érkező és induló járatait ismertető aloldalai alapján.]

³³ > [A Debreceni Nemzetközi Repülőtér hivatalos világhálós oldalának, a <https://www.debrecenairport.com/hu> érkező és induló járatait ismertető aloldalai alapján. (megtekintve: 2020.03.24. 09:30)] ; [A flightradar24 világhálós oldalon közzétett 2020.03.23-ai, W67853-as és W67854-es járatok adatai alapján. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.03.24 13:00)]

³⁴ Míg a Ryanair teljes légi járatforgalma a március 25-e előtti napokban még az előző évi azonos napokénak 20–23 %-a volt, addig 25-én és azt követően e szám 8 % alatt maradt, s a nyári menetrendi időszak kezdetével, március 29-től már az 5 %-ot sem érte el, és általános volt a 2–3 %-os érték.

> [Az Eurocontrol 2020. február 20-a és április 24-e közötti, légitársasági bontású forgalmi statisztikái. Web: <https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-AOs.html> (megtekintve: 2020.04.06. 10:00, 2020.04.26. 14:30)]

³⁵ A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre március 22-én érkező 45 légi járatból 19-et a Wizz Air és 11-et a Ryanair teljesített (utóbbi egyúttal 13 járatot törölt). Másnap, március 23-án 39 utasszállító légi jármű érkezett, köztük a lengyel LOT mentesítő járatát teljesítő Embraer 195-ös repülőgépe és az Emirates utolsó Dubai–Budapest útját teljesítő Boeing 777-300ER-es légi járműve több mint 400 utassal (amellyel hetek óta az egy repülőgéppel a legtöbb utast szállító járata volt). Az ír érdekeltségű Ryanair légitársaság március 24-e éjféltől felfüggesztette a rendszeres budapesti járatait, azonban heti néhány alkalommal még fenntartotta azt. E légitársaság március 24-én még 13 útvonalpárt teljesített a magyar főváros légi kikötőjéből. Ugyanaznap a Wizz Air még 16 járatot repült Budapestre, másnap pedig 18-at, március 26-án már csak 7-et.

> [A bud.hu világhálós oldal 2020.03.17-e és 2020.03.26-a közötti, érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján, a 00: 01 és 23:59 közötti menetrendi légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.bud.hu>]

³⁶ > [A bud.hu világhálós oldal 2020.03.26-a és 2020.03.27-e közötti, érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján, a 00: 01 és 23:59 közötti menetrendi légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.bud.hu>]

A március 15-ét követő másfél hét során újabb országokból polgári személyszállító légi járatok Magyarországra érkezése, fogadása nem került tiltásra. *Magyarország Kormánya* által, a vészhelyzet idejére március 11-e hatállyal kiadott rendelete, az Alaptörvény rendelkezése alapján 2020. március 27-vel hatályát veszítette. Az abban foglalt, a határátlépéshez kapcsolódó intézkedések, korlátozások jelentős részét az országos tisztifőorvos határozatban rendelte el, ezzel a korábbi intézkedéseket továbbra is fenntartva. Ez többek között megtiltotta az érkező, nemzetközi személyszállító polgári légi járművek Magyarországra történő belépését, kiindulási helytől függetlenül. Azonban a határozat „azonnal végrehajtható” volt, rendelkezései közül többet érvénybe léptettek az arra illetékes hatóságok.³⁷ Bár a budapesti légi kikötő érkező és induló légi forgalma továbbra sem állt le, azonban alkalmazásra került az a rendelkezés, hogy minden beléptetett személy részére, akinél a fertőzés gyanúja nem merült fel, állampolgárságra tekintet nélkül 14 napnyi házi karantén került elrendelésre, függetlenül attól, hol tartózkodott a korábbi hetek során.³⁸ A *Repülőtéri Rendőr Igazgatóság* rendőrei a karantén-elrendelő határozatokat az útlevélkezelő fülkéik elé állított asztaloknál töltötték és hirdették ki, amelyet követően az érkező utasok a fülkéknél beléptetésre kerültek. Az *Országgyűléstől* kapott felhatalmazás alapján kiadott, az április 2-től hatályos új kormányrendeletnek határátlépésre vonatkozó előírásai a korábbi és addigi állapotokat rögzítették, illetve pontosították.³⁹

A 2020. év 13. hete folyamán (március 23. és 29 között) mindösszesen 251, Schengen-külső és -belső viszonylatú induló és érkező utasszállító légi járat közlekedett a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén. Március 28-ától a budapesti napi utasjáratok összes forgalma már nem érte el a húszat, vagyis egy nap alatt tíz vagy annál kevesebb repülőgép érkezett és legfeljebb ennyi indult.⁴⁰ Ekkorra már az induló utasforgalom is jelentősen lecsökkent, nem volt ritka a 20 főnél kevesebbel felszálló légi járat sem. Március 30-án (hétfőn) 8 érkező és 9 induló járat utasai közlekedtek a budapesti légi kikötőben.⁴¹ Másnap, március 31-én a napi utaslétszám, a valamennyi viszonylatban közlekedő 13 utasjáraton összesen 521 fő volt, míg az előző év azonos napján 154 járaton 45.701 utas közlekedett; ez 98,86 %-os utasforgalom-visszaesést jelentett.⁴² A járműforgalomban a változás március 9-én kezdődött, amely közel egy hétig csak -7,7 % volt, azonban március 29-ig folyamatos és egyenletes csökkenés volt

³⁷ > [Az országos tisztifőorvos által Budapesten, 2020. március 26-án, szám nélkül kiadott határozata, amelyet közzétettek a következő világhálós oldalon, web: <https://koronavirus.gov.hu/cikkek/az-orszag-os-tisztifoorvos-tilto-es-kotelez-o-hatarozata-jaranyugyi-helyzetre-tekintettel> (megtekintve: 2020.03.28. 08:30)]

³⁸ > [Az országos tisztifőorvos által Budapesten, 2020. március 26-án, szám nélkül kiadott határozata, amelyet közzétettek a következő világhálós oldalon, web: <https://koronavirus.gov.hu/cikkek/az-orszag-os-tisztifoorvos-tilto-es-kotelez-o-hatarozata-jaranyugyi-helyzetre-tekintettel> (megtekintve: 2020.03.28. 08:30)]

³⁹ > 81/2020. Korm. r.

⁴⁰ Március 29-én a 9 érkező és 9 induló járat közül kivételesen 8–8 Schengen-külső viszonylatú volt.

> [A bud.hu világhálós oldal 2020.03.23-a és 2020.03.29-e közötti, érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján, a 00:01 és 23:59 közötti menetrendi idő szerinti légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.bud.hu>]

⁴¹ { Nemzetközi kitekintés. } Március 30-án, a 00:01 és 23:59 közötti időszakra eső, tervezet szerinti utasszállító járatok érkezéseinek alapján a Bécs-Schwechat Repülőtérén már csak 12 közlekedett, az eredeti forgalom 7 %-a. Prága-Ruzyně Václav Havel Repülőtérén mindössze 2 nemzetközi és 1 belföldi járat érkezett. A Varsó-Okęcie Chopin Repülőtérén 10 nemzetközi viszonylatú érkező útvonalat teljesítettek, mindössze 5 %-ot. Mindezek mellett voltak repülőterek, amelyek március 30-án, egyelőre még nagyobb arányban bonyolítottak le légi forgalmat. London-Heathrow légi kikötőben 103 utasszállító járat szállt le, ami a tervezett teljes utasforgalom 31 %-a volt, Frankfurt am Main repülőtérén pedig 31,4 %-ot teljesítettek.

> [A flightradar24 világhálós oldal Bécs, Frankfurt am Main, London-Heathrow, Prága és Varsó központi repülőtereinek érkező járatforgalmi kimutatása alapján, a 2020.03.30-ai, 00:01 és 23:59 közötti menetrendi érkezésű légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.03.31 01:00)]

⁴² > *Munkavállalói érdekében lemond fizetése egy részéről...*; [A Budapest Airport Zrt. 2020. március 31-e 17:02-kor kelt Facebook-bejegyzése. Web: <https://www.facebook.com/budapestairport/>]

tapasztalható (március 20-án már 59,1 %-kal kevesebb repülőgép közlekedett, 29-én pedig 90,6 %-kal). Az ezt követő egy hét folyamán közel azonos mértékű forgalom volt tapasztalható, az előző évi azonos napjaihoz viszonyítva azoknak 11–16 %-a repült, azaz a járatotlérés 84–89 % volt.⁴³

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér március havi nemzetközi utasforgalma – amelynek első fele még az előző évihez képest valamelyes gyarapodást is mutatott – mindösszesen 494.492 fő volt, ez 57,86 %-os visszaesést jelentett az egy évvel korábbi adatokhoz (1.173.611 főhöz) képest. Ebből a Schengen-külső viszonylatú utasforgalom 224.814 főt tett ki, akik 2.460 repülőgéppel utaztak. A teljes 2020. év március hónapja során 6.064 légi jármű szállt fel és le a budapesti légi kikötőben, amely 33,76 %-kal maradt el az egy évvel korábbtól (9.155 művelet). Mind az utas-, mind a jármű-forgalmat tekintve a Schengen-belső viszonylatban közlekedők csökkenése volt erőteljesebb. A magyarországi vidéki repülőterek (jellemzően a debreceni légi kikötő) Schengen-külső viszonylatú és határforgalom-ellenőrzés alá esett utasforgalma 2020. márciusa folyamán 151 repülőjáratral 10.696 fő volt. (Az előző év azonos hónapjában 182 légi járművel 19.964 fő volt.)⁴⁴ Az ellenőrzött magyar légtéren 32.105 légi jármű repült át ugyanazon hónap során, amely 37,5 %-os csökkenés volt a 2019. év márciusához viszonyítva (51.386 átrepülés).⁴⁵ Azonban valamennyi előbbi adatot kettősség jellemzi. Március hónap első felében lényegi mérséklődés nem volt tapasztalható, míg a másodikban a csökkenés mértéke folyamatos és egyre erőteljesebb volt, amely majd áprilisban tovább folytatódott. Azonban a légi teheráru-forgalom márciusban növekedett Budapesten, részben a Kínából érkező egészségügyi segédeszközök forgalma miatt is. A 2020. év márciusában 12.314 tonna árut rakodtak ki és be valamennyi viszonylat tekintetében, 2019. márciusában még „csak” 11.489 tonnát.⁴⁶

A légi határokon visszairányítottak számát tekintve, a korábban ismertett beutazási korlátozások miatt, jelentős növekedés történt. A magyarországi repülőtereken a 2020. év márciusa folyamán 394 személy került visszairányításra, döntően a Magyarország „közegészségügyének fenyegetése” okkal. (A beléptetések megtagadásának száma az előző év azonos hónapjában 48 volt.) Ebből a budapesti légi kikötőben 390 fő esetében került sor határozathozatalra, amelyből 368 utas a járványügyi helyzet miatt nem utazhatott be Magyarországra. A fennmaradó 4 esetben a debreceni repülőtéren hoztak döntést; három főnél érvényes vízum/tartózkodási engedély hiánya miatt, egy személynél pedig a közegészségügyre veszélyesség okán.⁴⁷

⁴³ > [Az Eurocontrol 2020. február 20-a és április 5-e közötti légiforgalmi statisztikái. Web: <https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html> (megtekintve: 2020.04.05. 23:00)]

{ Nemzetközi kitekintés. } Az európai légi közlekedésben az előző évihez képest 10 %-ot meghaladó visszaesést először március 10-én rögzítették: 13,7 %-ot, majd 14-én már 19,9 %-os csökkenés volt a forgalomban. Március 18-án 51,2 %-kal, majd 26-án 79,7 %-kal kevesebb légi jármű közlekedett Európa felett. A csökkenés ezt követően enyhülő ütemben jelentkezett. Azonban 2020. április 5-én az előző évi azonos napjához képes már így is 90,6 %-kal kevesebb mozgást vezényeltek a légiforgalmi irányítók.

⁴⁴ > [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság <http://www.police.hu/sites/default/files/Repuloteri%20Rendor%20Igazgatosag%20SK%202020.%2003.pdf> honlapon közzétett, az RRI 2020. év márciusi statisztikai adatainak részletezése és viszonyítása alapján; megtekintve: 2020.04.23. 22:00] ; [Az Országos Rendőr-főkapitányság http://www.police.hu/sites/default/files/HatarrendeszetSK%202020_03.pdf világhálós oldalon közzétett statisztikai adatainak részletezése és viszonyítása alapján; megtekintve: 2020.04.23. 22:00]

⁴⁵ > [A HungaroControl Zrt. 2020. márciusi légiforgalmi statisztikái. Web: <https://www.hungarocontrol.hu/rolunk/legiforgalmi-iranyitas/legiforgalmi-statisztika> (megtekintve: 2020.04.05. 23:00)]

⁴⁶ > BGA

⁴⁷ > [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság <http://www.police.hu/sites/default/files/Repuloteri%20Rendor%20Igazgatosag%20SK%202020.%2003.pdf> honlapon közzétett, az RRI 2020. év márciusi statisztikai adatainak részletezése és viszonyítása alapján; megtekintve: 2020.04.23. 22:00] ; [Az Országos Rendőr-főkapitányság határrendészeti, 2020. februári és márciusi kimutatásai; http://www.police.hu/sites/default/files/HatarrendeszetSK%202020_02_0.pdf valamint

Április legelejétől a „Pier B” is lezárásra került az induló szinten, így a Schengen-külső járatokat ideiglenesen ott már csak a régi(bb) beszállító-kapuknál szolgálták ki. Az üzletek, két étterem kivételével bezártak már március végén, ebből eredően az utasok utasbiztonsági ellenőrzésére a SkyCourtnak a 2A utasforgalmi épülete felőli oldala került kijelölésre, és immár egy elkerülő útvonalon léptek az utasok az induló tranzit várócsarnokba.⁴⁸ A *Qatar Airways* 2020. április 2-ától heti háromra mérsékelte járatai számát Budapestre. A leggyakoribb légi kapcsolat még továbbra is a *Wizz Air* által üzemeltetett Budapest–London–Luton volt, e viszonylatban még továbbra is napi két járat közlekedett irányonként. A legtöbb járatot (napi összesen 8–12-t) ekkor már a *Wizz Air* üzemeltette Budapesten; a londoniak mellett még naponta Eindhovenbe, heti háromszor Barcelonába, és kétszer Dortmundba, Stockholm-Skavstába és Bázélbe repültek a vállalat légi járművei. A fehérorosz *Belavia* még továbbra is heti kétszer közlekedett a magyar főváros légi kikötőjébe, amely így minszki átszállással egyelőre és elvileg még számos várossal tartott fent közvetett kapcsolatot. A budapesti légi kikötő repülőgép-mozgásaiban egyre nagyobb arányt képviseltek a teherrakományt fuvarozó légi járművek le- és felszállásainak adatai.

Magyarország Kormánya az Amerikai Egyesült Államokban és Kanadában ideiglenesen (turistaként vagy látogatóban) tartózkodó, de a járatotrlések miatt hazautazni már nem vagy csak körülményesen tudó magyarok Budapestre fuvarozása érdekében a *Wizz Air* két repülőgépét bérelte ki. Az egyenként 239 utas szállítására is alkalmas *Airbus A321neo* légi járművek közül a HA-LVC 2020. április 1-je délből indult haza, és Los Angeles–New York–JFK–(Reykjavík)–Budapest, míg a HA-LVE április 1-je délután szállt fel, s Miami–Chicago–O’Hare–Toronto–(Reykjavík)–Budapest útvonalon repült vissza. E járatok az észak-amerikai leszállások során a magyar külképviseleteken előre regisztrált utasokat vettek fel, akik a szervező magyar állam által rögzített viteldíj fejében utazhattak a magyar fővárosba. A két repülőgép április 2-a délután folyamán érkezett vissza a budapesti légi kikötőbe.⁴⁹ (A *Wizz Air*nek ezek voltak az első utasszállító repülései Észak-Amerika és Európa között.) New Yorkba öt amerikai állampolgárt szállítottak haza, míg a két járat összesen 250 utassal a fedélzetén szállt le Budapesten. Köztük volt közel harminc szlovák, szlovén és horvát állampolgár is, akiket hazájuk budapesti nagykövetsége a korábbi gyakorlat alapján, megszakítás nélkül utaztatott át Magyarországon hazatérésük céljából. A *Wizz Air* HA-LVH lajstromjelű *Airbus A321neo* repülőgépe 2020. május 5-én reggel indult Izlandon át Torontóba, egy

http://www.police.hu/sites/default/files/HatarrendeszetSK%202020_03.pdf világhálós oldalon közzétett statisztikai adatainak részletezése és viszonyítása alapján; megtekintve: 2020.04.23. 22:00]

⁴⁸ › *Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.04.03.]

⁴⁹ A két repülőgép 2020. március 31-e reggelén, néhány perc eltéréssel indult Budapestről Észak-Amerikába. A reykjavíki üzemanyag-feltöltést és személyzetváltást követően szintén együtt repültek át Grönland déli része felett, majd a Baffin-sziget délkeleti partjai előtt elhaladva, Québec felett szétválva a HA-LVC New York–JFK-n, míg a HA-LVE Torontóban szállt le helyi idő szerint délután. E városokban a személyzet délutáni-éjszakai pihenőt tartott, majd másnap repültek a hazaúti kiindulási állomásra: előbbi reggel indult Los Angeles-be, utóbbi délből Miami-ba. (A leghosszabb, megszakítás nélküli szakasz a Reykjavík–New York–JFK volt: a megtett 4.700 km-t 6 óra 48 perc alatt repülte végig az azt teljesítő repülőgép.)

A Los Angeles-ből induló HA-LVC lajstromjelű repülőgép a Los Angeles–...–Budapest útvonalat 17 óra 17 perc alatt tette meg, s 16:02-kor szállt le Budapesten, 127 utassal a fedélzetén (az útvonalat szakaszonkénti járatszámokkal teljesítette: W6-9013, W6-9014, W6-9015 és W6-2428). A Miami-ból kiinduló HA-LVE lajstromjelű légi jármű, a torontói leszállást követően, a 35 percesre tervezett, eredeti várakozáson felüli három órás késéssel tudott csak tovább indulni, így a Miami–...–Budapest útvonalat 19 óra 24 perc alatt tette meg, s 18:45-kor szállt le 150 utassal (az útvonalat szintén szakaszonkénti járatszámokkal teljesítette: W6-9024, W6-9025, W6-9026 és W6-6027).

› *Pontosított információk a mentesítő járatokkal...* ; [A flightradar24 világhálós oldal HA-LVC és HA-LVE lajstromjelű légi járműveknek 2020.03.31-e és 2020.04.02-a közötti forgalmi kimutatásai alapján. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.04.03 10:30)]

újabb észak-amerikai út teljesítésére. A járat május 7-re tervezett budapesti leszállással, Miami–New York–JFK–Toronto–(Reykjavík)–Budapest útvonalon közlekedett.⁵⁰ A Kazahsztánban dolgozó magyarok és Magyarországgal szomszédos országok állampolgárainak Budapestre fuvarozása érdekében, szerződés alapján a Wizz Air Airbus A320-es légi járműve 2020. április 9-én, majd másnap, április 10-én a Smartwings légitársaság Boeing 737-800-as repülőgépe egy–egy Atyrau–Budapest járatot teljesített, utóbbi majd május 5-én repült az útvonalat.⁵¹

A külföldiek szigorú beutazási korlátozásai alól továbbra is kivételt adhattak jogszabályban felhatalmazott személyek. Az ilyen esetek közül, a légi úton történő belépések során kiemelkedett 250 dél-koreai technikus és szerelő beutazása. Ők egy, dél-koreai befektetők által Magyarországon épülő gyár beüzemelése érdekében 2020. április 5-én kora délután, a Korean Air Boeing 777-300ER típusú repülőgépével teljesített, Szöul–Budapest útvonalú különjáratral érkeztek. A külön engedélyezett beutazásuk feltétele volt az indulást megelőző elkülönítés és orvosi vizsgálat, illetve a magyarországi tartózkodásuk idején csak a szállásuk és a munkahelyük között közlekedhettek, akkor is csak zárt buszban. A koreai légitársaság légi járműve másnap, 6-a délután indult vissza Szöul-Incheon Nemzetközi Repülőtérre, hazatérni szándékozó utasokkal a fedélzetén.⁵² A Korean Air részéről majd egy ugyanilyen útra került sor – szintén szerződés alapján, azonos a típussal teljesítve, közel ugyanannyi utassal – 2020. április 28-án, kora délutáni budapesti érkezéssel, és másnap délutáni visszaindulással.

A 2020. év 14. hete folyamán (március 30-a és április 5-e között) mindösszesen 103, Schengen-külső és -belső viszonylatú induló és érkező utasszállító légi járat közlekedett a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren, a következő hét során már csak 89.⁵³ A magyar főváros repülőtérén 2020. április 7-én a teljes (Schengen-belső és -külső, illetve érkező és induló) utasforgalom már csak 138 fő volt, akik az aznapi összesen 4 érkező és 4 induló járatral közlekedtek. (A személyforgalom még a fél százalékát sem tette ki az egy évvel azelőttinek.)⁵⁴ A későbbi napok során, bár több repülőgép közlekedett a magyar főváros légikikötőjében és esetenként az utasszám is ehhez képest jelentősen több volt, a forgalmi adatok már nem érték el a két–három héttel korábbi értékeket. A legkevésbé forgalmas napok azon a héten immár a kedd, a csütörtök és a szombat volt, 4–4 induló és érkező utasjáratral. Hosszabb idő után a járatok számát tekintve a „legforgalmasabb” nap április 10-e volt; aznap 11 utasszállító repülőgép érkezett és 10 indult.

A budapesti légi kikötő áprilisi utas- és járatforgalma nem csak az előző évihez viszonyítva, hanem a 2020. év márciusának második feléhez képest is tovább csökkent. Április közepéig naponta, átlagosan 275 utas indult és érkezett a magyar főváros repü-

⁵⁰ > SAJTOS: Körbepreülték a fél Egyenlítő. ; [A flightradar24 világhálós oldal HA-LVH lajstromjelű légi járműnek 2020.05.05-ei forgalmi kimutatásai alapján. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.05.05 18:00)]

⁵¹ > [A bud.hu világhálós oldal 2020.04.10-ei érkező járatforgalmi kimutatása alapján. Web: <https://www.bud.hu>] ; [A flightradar24 világhálós oldal HA-LYW lajstromjelű légi járműnek 2020.04.09-ei forgalmi kimutatásai alapján. Web: <https://www.flightradar24.com/> (megtekintve: 2020.04.12 09:30)]

⁵² > MÁRKOS ; [A bud.hu világhálós oldal 2020.04.05-e és 2020.04.06-a közötti, érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján. Web: <https://www.bud.hu>]

⁵³ > [A bud.hu világhálós oldal 2020.03.30-a és 2020.04.12-e közötti, érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján, a 00:01 és 23:59 közötti menetrendi idő szerinti légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.bud.hu>]

⁵⁴ > [VALENTÍNYI Katalin, a Budapest Airport Zrt. kommunikációs vezetőjének nyilatkozata HUBAI Antal (riporter) – FARKAS Balázs (operatőr) – GERGELY Bence (vágó) az RTL Klub műsorcsatorna „Fókusz” című műsorának 2020.04.09-én 19:30-kor kezdődő adásának riportjában. Web: <https://rtl.hu/rtklub/fokusz/szemlempreterre-valt-a-liszt-ferenc-repulo-ter?fbclid=IwAR0nxdnB8onvf6BG8g04pa4AJlTOnoaPtuvb98ujjYslaxj8hgaxoZpFY> (megtekintve: 2020.04.13. 19:40)]

Az április 7-ei 4–4 induló és érkező járatnak a felét a Schengen-külső viszonylatú, London–Luton és Budapest között közlekedő Wizz Air járatok tették ki.

lőterén, valamennyi viszonylatban. Ez, a két hét során valamivel több mint 4 ezer fő légi utazását jelentette. A 2020. év előtt kiemelt forgalmi időszak volt a húsvét, nem csak Magyarországon, hanem a Föld sok országában is. Míg 2019-ben, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a péntektől hétfőig tartó négynapos ünnep során a forgalom megközelítette a 190 ezer főt, addig a 2020. évi húsvétkor (április 10-től 13-ig) csak 1.283 utast rögzítettek.⁵⁵ A 2020. év 16. hete folyamán (április 13-a és 19-e között) mindösszesen 76, Schengen-külső és -belső viszonylatú induló és érkező utas-szállító járat közlekedett a budapesti repülőtéren.⁵⁶

A Wizz Air által még üzemeltetett Budapest–Barcelona viszonylat utoljára április 14-én közlekedett. Másnap, április 15-től napi egyszerre mérséklődött a Budapest–London–Luton járatok száma. Ebből eredően a ferihegyi kis járatforgalmú napokon már csak összesen 3–3 utasszállító repülőgép közlekedett. A legforgalmasabb nap továbbra is a pénteki volt (valamivel megelőzve a hétfőket), igaz a járatok száma csökkent: 8–8 repülőgép közlekedett április 17-én és 24-én is.⁵⁷ A Wizz Air lutoni járata 2020. április 23-a délutánjától – a brit repülőtér menetrendi utasjáratok fogadásának másfél hetes zárata idején – Budapestről London–Gatwick viszonylatában közlekedett. E légitársaság londoni járatai majd 2020. május 1-től ismét Budapest–London–Luton útvonalon közlekedtek.⁵⁸ A Qatar Airways 2020. április 24-i Doha–Budapest járatát követően ideiglenesen valamennyit törölte; addig, április folyamán heti háromszor (csütörtökön, pénteken és vasárnap), elsősorban Boeing 787-8 Dreamliner típusú légi járművekkel repülte a magyarországi útvonalát. A fehérorosz Belavia légitársaság, a budapesti viszonylatának felfüggesztése előtt, szintén április 24-én teljesítette az utolsó Minszk–Budapest járatát.

Az említett, április végi járat-felfüggesztések eredményeként április 25-től a hét négy napján (kedd, szerda, csütörtök és szombat) a budapesti légi kikötő járatforgalma már csak mindössze 2–2 utasjárat volt (egy–egy london–gatwick-i és eindhoveni útvonalat teljesített a Wizz Air). A **járatforgalmi mélypont** a 2020. év 17. héten (április 20-a és 26-a között) jött el, akkor már csak 57 repülőgép volt igénybe vehető utasok részére a hét nap folyamán.⁵⁹ A 2020. évi április hónap harminc napja során megközelítőleg mindössze 9 ezer utas érkezett és indult valamennyi viszonylatban a budapesti légi kikötőben; egy évvel azelőtt, 2019. áprilisában még 1.337.871 fő volt e szám, azaz a csökkenés 99,7 %-os lett abban a hónapban. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltető Budapest Airport Zrt. vezetése 2020. április legvégén 9–11 millió főre várta, illetve jelezte előre a magyar főváros légi kikötőjének azévi teljes utasforgalmát, és a 2019. évi számokat majd még 2022-ben sem éri el.⁶⁰

A külföldiek beutazási szabályai április utolsó napjáig lényegi szinten nem változtak meg, illetve valamennyi belépő utas esetében elrendelésre került a kötelező házi karantén. Május 1-től azonban módosultak, némileg enyhültek a személyforgalomban

⁵⁵ > Repülőtéri Napi Értesítő [2020.04.17.]

⁵⁶ > [A bud.hu világhálós oldal 2020.04.13-a és 2020.04.26-a közötti, érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján, a 00:01 és 23:59 közötti menetrendi idő szerinti légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.bud.hu>]

⁵⁷ Az akkori pénteki napokon Bázélból, Dohából, Dortmundból, Eindhovenből, London két repülőtéréről, Minszkból és Stockholm-Skavstából érkezett Budapestre, illetve indult azokba a magyar fővárosból repülőgép (ezekből ötöt a Wizz Air teljesített).

> [A bud.hu világhálós oldal 2020.04.05-e és 2020.04.26-a közötti, érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján, a 00:01 és 23:59 közötti menetrendi idő szerinti légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.bud.hu>]

⁵⁸ > [A bud.hu világhálós oldal 2020.04.21-e és 2020.05.04-e közötti, érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján, a 00:01 és 23:59 közötti menetrendi idő szerinti légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.bud.hu>]

⁵⁹ > [A bud.hu világhálós oldal 2020.04.13-a és 2020.04.26-a közötti, érkező és induló járatforgalmi kimutatása alapján, a 00:01 és 23:59 közötti menetrendi idő szerinti légi járművek figyelembe vételével. Web: <https://www.bud.hu>]

⁶⁰ > BGA ; Repülőtéri Értesítő [2020.04.30.]

történő beutazás és az akkor elrendelendő karantén szabályai. Aznaptól Ausztria, Csehország, Dél-Korea, Lengyelország, Németország vagy Szlovákia területéről hazautazó, ott üzleti célból tartózkodó magyarok már mentesültek a 14 napi házi karantén alól. Az előbbi országok állampolgárai, amennyiben utazásuk üzleti célját valószínűsítették, akkor aznaptól nem csak beléphettek Magyarországra, hanem a karantén kötelezettségére sem vonatkozott rájuk.⁶¹

Az előbbi beutazási korlátozások és az enyhülés mértéke ellenére a Wizz Air 2020. május 1-jétől jelentősebb járat-újrányitást kezdeményezett. Ezek sikere majd függött nem csak a Magyarországon, hanem az érintett országokban érvényben lévő beutazási szabályoktól is. Ennek keretében a Wizz Air az első hetekben, az addig még továbbra is működő viszonylatok – Eindhoven, London·Luton·Gatwick napi rendszerességgel, és a heti kétszeri Bazel, Dortmund, és Stockholm-Skavsta – mellett, ismét menetrend szerinti járatokat üzemeltett Budapestről Athénbe, Barcelonába, Berlin·Schönefeldre, Birminghambe, Göteborgba, Madridba, Marosvásárhelyre és Oslóba. Idővel újra közlekedtetné repülőgépeit Liverpoolba, London·Gatwickbe, Podgoricába és Szarajevóba; esetleges járat törlések előfordultak a lehetőségek függvényében. A legtöbb járatot heti 2–3 alkalommal teljesíték az első hetekben, azonban marosvásárhelyi négyszer, az eindhoveni és a lutoni hétszer. A budapesti repülőtérén, az előbbieken kívül még a Ryanair heti háromszori London·Stansted–Budapest járata volt elérhető május első napjaiban. Május 1-jén, az újra közlekedő járatok miatt, három hete a legnagyobb járatforgalmat bonyolította le a budapesti légi kikötő: összesen 11 érkezőt és 12 indulót.⁶² A 2020. év 18. hete folyamán (április 27-e és május 3-a között) 72, Schengen-külső és -belső viszonylatú induló és érkező utasszállító légi járat közlekedett a magyar főváros légi kikötőjében. Az előbbieken mellett, a Belavia légitársaság május 3-án újra megkezdte a Minszk–Budapest járat teljesítését, heti kétszer, majd másfél hét után háromszori gyakorisággal tervezte. A holland KLM május 4-én indította újra a budapesti viszonylatát Amszterdamból. Ezt napi rendszerességgel, eleinte Embraer 190-es légi járművekkel üzemeltette.⁶³

Az új koronavírus járványnak (COVID-19) és a megfékezésére hozott védekezéseknek hosszabb távú mellékhatásai március végén már láthatóak voltak. Április elejére ezek csak tovább erősödtek. A közel egy évtizede tartó, egyes területeken látványos gyarapodás hirtelen és gyors hanyatlásba ment át. **A XXI. század elejének légi közlekedési fénykora 2020. március második felében véget ért.** Ez elmondható nem csak Magyarországon esetében, hanem egész Európára és a Föld sok más országára vonatkoztatva is. Nem csak a repülőterek utasforgalma, hanem a nagy légitársaságok által teljesített járatok száma is a korábbinak töredékére esett vissza; azok április heteiben jel-

⁶¹ 174/2020. Korm. r.

⁶² Május 1-jén, pénteken – a járatok újrányításának következtében – 11 érkező és 12 induló járat volt a forgalom, egyes repülőgépekkel már akár 30–40 fő is érkezett Budapestre, és több átszálló utas is volt a kínálkozó átszállási lehetőségek miatt. Az érkezett járatok, amelyből egy gatwicki végül még április 30-a éjjel előtt megérkezett, Athénből, Barcelonából, Bazelből, Berlin·Schönefeldről, Dortmundból, Eindhovenből, London·Stanstedből, Marosvásárhelyről, Oslóból és Stockholm-Skavstából közlekedtek; majd a menetrend szerinti idő előtt, még éjjel előtt 10–15 perccel leszállt Budapesten a Göteborgból és London·Lutonból visszaindult repülőgép. Az induló forgalmat is a visszaérkező viszonylatok tették ki. Az egy stanstedit kivéve, amelyet a Ryanair teljesített, valamennyi a Wizz Air járata volt. Menetrend szerint, május 2-án öt érkező (ebből végül kettő kevéssel éjjel előtt, az azt megelőző napon megérkezett) és három induló utasjáratot repültek, mindet a Wizz Air; az indulók Birminghambe, Eindhovenbe és London·Lutonba repültek. Május 3-án hét járat indult és ugyanennyi érkezett (Bazel, Eindhoven, London·Luton, London·Stansted, Madrid, Marosvásárhely és Minszk). Másnap, május 4-én 12 induló és 10 érkező (és további 2 tervezett, közvetlenül éjjel után leszálló) járat közlekedett.

⁶³ KÖRTVÉLYES

lemzően az előző év azonos időszakának 10 %-át sem érték el.⁶⁴ A repülőgépek korábban alacsonyabb kihasználtsága miatt, a szállított utasok száma kisebb arányú volt.

Az új koronavírus járvány sok tízezer halálos áldozata mély nyomot hagy sok családban. A Föld számos országában visszaesett a termelés, a fogyasztás és a szolgáltatói iparág is nehéz helyzetbe került. Országok állami költségvetése nem várt és jelentős többletkiadással néz(ett) szembe. Ezeken túlmenően hirtelen és folyamatosan növekedni kezdett a munkanélküliség is. Ezek együttes hatásaként egyfajta gazdasági válság kezdett kibontakozni, s a világjárvány hatásai várhatóan majd annak végét követően is huzamosabb ideig érezhetőek lesznek. Az előbbiek következtében a légi közlekedés, különösen annak személyszállítási üzletága vélhetően még akár két évig sem éri el a 2019. évi teljesítményeket, illetve útvonalhálózatok gazdagságát. Nagy valószínűséggel átalakulnak, vagy legalábbis módosulnak majd az utazási szokások is. Ezen túlmenően e piac szereplőinek – mind üzletpolitikai elvek szerinti csoportok, mind az egyes vállalatok – arányai, súlyai is megváltozhatnak, s korábbi nagy légi fuvarozók is kerülhetnek nehéz helyzetbe. A légitársaságok és repülőterek üzemeltetőinek egy része már április folyamán óvatosságra intő anyagi helyzet előtt állt. E vállalatok egy részénél megkezdődtek fizetés nélküli szabadságok kiadása, illetve az elbocsátások is.



⁶⁴ Az európai, nagy légitársaságoknál a járatcsökkenés jellemzően március 8–10-én kezdődött, és akár két hétig is elhúzódva, folyamatos volt. A budapesti járat- és utasforgalomban jelentős arányban jelen lévő Wizz Air esetében 2020. március 12-ig még növekedés volt tapasztalható a teljes európai forgalmában. Másnapról ingadozóan, de csökkenő járatforgalmat teljesített, s március 20-tól általában az előző évi járatainak már csak 30 %-át repülte, majd március 29-től nem haladta meg a 10 %-ot. Végül április 7-től tartósan 5 % alatt maradt a légitársaság által Európa-szerte még üzemeltetett járatainak száma (több napon 3 % körüli érték volt tapasztalható). Azonban a május 1-jei járatforgalma, a nem csak Budapesten, hanem több repülőtéren is megkezdett járat-újrationítások hatására, aznap, az egy évvel korábbi azonos naphoz viszonyítottn, már elérte a 9,4 %-ot.

› [Az Eurocontrol 2020. március 8-a és május 1-je közötti, légitársasági bontású forgalmi statisztikái, a Wizz Air tekintetében. Web: <https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-AOs.html> (megtekintve: 2020.04.26. 14:00; 2020.05.02. 19:10)]

Summary
**“Cross-border air traffic and its border control in Hungary,
from the early periods until 2019”¹**

The history of aviation, and air traffic over the Hungarian borders and the regulations of its control from the early periods until 1918

Only a year and a half after the very first short distance flight of mankind, the first flight over state borders was on 7th January 1785. On that morning, the French BLANCHARD and the American dr. JEFFRIES flew from Dover crossing the English Channel to Guînes in France (10 kms from Calais) with an air-balloon. Flying over state borders had been incidental and extremely rare afterwards. (The very first successful air-balloon flight in Hungary was on 3rd June 1811, when two doctors, MÄNNER and KRAŠKOVIČ flew from Pest to the city of Gyöngyös. Nevertheless, there had only been a few numbers of recorded flights for half a century and none of them had crossed the state border of Hungary.)

7th November 1836 the very first state border crossing flight was performed by three Britons without landing on the way. Starting from the southern part of London, Charles GREEN and his two companions flew in the direction of Dover and Calais directly and to Belgium without interrupting the journey. On the next day they reached the Rhineland over Prussia and landed in the city of Weilburg (situated to the north-west from Frankfurt-am-Main) in the Duchy of Nassau. They had crossed the borders of three countries without the local authorities having any information about the identity of the persons on board of the air-balloon.

The first recorded border-crossing passenger flight over Hungary departed from Vienna (Austria) on the evening of 11th October 1881. Eugène GODARD by his balloon and his two passengers soon flew next to the city of Sopron and finally landed close to Szombathely (in Western Hungary) at the late evening, after 3 hours of flying.

The first air travelling abroad by an airplane was five and a half years after the successful flights performed by the WRIGHT-brothers in December 1903. On 25th July 1909 Louis BLÉRIOT took off from the French coastline, 5-6 kms away from Calais and landed in the park of Dover Castle. Less than three months after this memorable flight, he was the first man flying over Hungary by an airplane.

Hungarian law, for a long period, did not regulate the method of air border-crossing. Until the outbreak of World War I, several countries, like Hungary, had regarded the airspace above its national territory formerly as international water then gradually as territorial waters. Consequently, the rules applied to passengers flying over state borders, were the same as the rules applied to passengers travelling by sea, therefore in the cases of air passengers, passports were not controlled in Hungary from the end of 1865.

Hungarian legislation started to regulate air border-crossing of the the military in 1899. According to the Austro-Hungarian and German agreement, the regulation of the Minister of Interior authorized Austrian, Hungarian and German soldiers to cross the Hungarian state border by air-balloons, land and stay on either parties' national territory. However, every military personnel on board was required to possess a document

¹ The first six pages of this summary were translated by Zóra EISRICHT, the rest was by Krisztián SOM with the help of Bálint VERECKEI.

valid for identification. After flying across the national border, every landing in the territory of Hungary had to be notified to the competent authority. There was not any concrete regulation concerning civil aviation, as in Central Europe the primary aim of aviation was not travelling to other countries but simply the pleasure of flying.

15th January 1906 the provisions of the first **Hungarian border police direction** referred to the aim and method of controlling air-balloon passengers travelling from abroad. (Travelling by aircraft was at an early stage and not very common.) According to the regulation mentioned above, inbound passengers of civil aircrafts had to be inspected after landing but their identity check, in general, was not compulsory. However, the official personnel had to carry out their duties circumspectly, as the main aim of controlling air passengers was to avoid espionage.

From the beginning of 1910s civil aviation over the Hungarian state borders headed mainly to the direction of Austria and backwards. 17th June 1911, Henrik BIER was the first man travelling by an airplane, flying from Vienna to Nagymegyer². Meanwhile in Germany air-ships of the first passenger aviation company started operate domestic flights.³ In the early 1900s there was no passport control at the Hungarian borders except for the directions of Romania and Serbia. 4th November 1913 the French Pierre DAUCOURT flew from the city of Arad to Craiova⁴ over the Carpathians, thus crossing the Hungarian-Romanian border. Less than a month after DAUCOURT's journey, the first uninterrupted overfly from Vienna to Belgrade, over the territory of Hungary, was on 1st December.

28th June 1914 the heir to the throne of the Austro-Hungarian Monarchy was assassinated. Two weeks after the outrage, still there were no significant measures introduced in Europe, even leading politicians did not expect intensification of events. Nevertheless, from the end of July 1914 the Austro-Hungarian Monarchy had started political and military preparations on war of local importance in the Balkan region. 20th July 1914, due to potential armed conflict, the Hungarian Prime Minister decided about the restriction and closure of airspace of the southern border over Hungary. (See annex: "II./B sz. melléklet") On this very day, the decree of the Hungarian Minister of Interior strictly regulated and restricted domestic air traffic in those territories that had not been under flight ban formerly. Latter measure was applied to certain foreign aircrafts if permitted by international conventions.

On 28th July 1914 intensified relation led the Austro-Hungarian Monarchy to declare war on Serbia, and a few days after, World War I broke out. According to the Act of the Hungarian Prime Minister, entered into force 1st August 1914, all air travel had to be officially authorized prior to departure. It was necessary to have authorized military personnel to supervise each and every take off. This regulation confined domestic air traffic and concerning the inbound flights, from the direction of Romania and the Austrian provinces, air border traffic essentially terminated as aircrafts had to possess permit to fly at the time of border-crossing.

Despite the termination of civil aviation, during the last period of the war, Budapest hosted the **international air traffic conference** between 28–30th January 1918.

² In the Csallóköz territory, north of Győr.

³ The first passenger aviation company that operated air-ships was founded in Germany. The *Deutsche Luftschiff-fahrts AG* (aviation company) had transported over 33 000 passengers between 1910-1914. The first company transporting by airplane was founded in the USA on 1st January 1914. Until the company's termination in March 1914, the *St. Petersburg-Tampa Airboat Line* company had transported over 1000 air passengers between St. Petersburg and Tampa (Florida) in its aircraft for two.

⁴ Until 1920 the city of Arad belonged to Hungary; the city of Craiova belonged to Romania.

The Hungarian, Austrian, German, Bulgarian and Swedish delegation dealt with air-space sovereignty and the international law of air traffic from every aspect. However, significant result was not achieved according to the small number of participating countries, the events of World War I and as most of the countries were part of the same military alliance.

February 1918 the People's Republic of Ukraine declared independence and built tight economic relation with Germany and the Austro-Hungarian Monarchy. In times of cumbersome rail transportation, there was a need for fast postal service, therefore within a short period of time, the **first scheduled international airmail carrier** started its operation from Vienna–Kraków–Lemberg–Proskurov⁵ to Kiev on 20th March 1918. An additional branch line was linked to this route that operated between Vienna and Budapest and was operating between 4–23rd July 1918. Although, the first scheduled airmail carrier of the Austro-Hungarian Monarchy, did not carry passengers during its six months of existence, its operation is still significant from the history of border-crossing and the operation of regular flights point of view.

Air traffic and border control at the international airports of Budapest from 1918 until 1945

Despite the formerly unseen horrors and the incredibly high number of victims of World War I, aviation significantly developed in the war period. There was a notable growth in the usage of multi-engine bombers and increasingly rapid fighter aircrafts. The efficiency of the engines improved and the payload of the aircrafts such as bombs and armament increased as well.

In the summer of 1918 the Central Powers, including Germany, Austro-Hungary, Turkey and Bulgaria, were near total exhaustion in the battles raging in Europe, therefore during the autumn of the same year they were gradually forced to sign the armistice agreement. Hungary, just like the other belligerent countries suffered heavy losses both financially and in human lives. The armistice agreements imposed significant restrictions on the rights of the losing parties, moreover by signing the peace treaties, civil aviation was restrained and confined for years.

Landing of the first international passenger carrying aeroplane to achieve a given destination was to liaise with the Soviets during the communist period of 1919 in Hungary. The geographical isolation of the two countries required aircraft operation as the hostile powers not allowed land transportation between the countries. 15th April 1919 Victor HODOROVICH, Soviet military pilot together with a member of the Hungarian government took off from Kiev and landed in Szatmárnémeti, then they continued their journey via Debrecen to Budapest. 17th May 1919 Tibor SZAMUELY vice-commissar of military affairs travelled from Budapest-Albertfalva industrial airport to Kiev. They crossed the border at Ungvár and later they returned back to Hungary.

In the second half of 1919 during the Romanian military occupation, most of the Hungarian aircrafts were moved from the territory of Hungary. In February 1920, anticipating the rigour of the prospective peace treaty, the Hungarian Government founded the **MAEFORT** (*“Magyar Aeroforgalmi Részvénytársaság”, Hungarian Air Traffic Joint-stock Company*) that delivered domestic postal cargo exclusively but the main goal of the company was the concealment of the air force and that the military air staff remained to be employed. This company had altogether 16 passengers until the termination of its operation 8th December 1921.

⁵ Lemberg is the present Lviv, while Proskurov now Hmelnytskyi in Western Ukraine.

26th July 1921, right after the peace treaty came into force, the **Hungarian airspace was blocked, flying was prohibited** and all aircrafts and dirigible balloons were seized. Originally, it was planned to be a 6-month airspace restriction but it was prolonged many times until 14th September 1922, however, foreign aircrafts in possession of the necessary documents and permits were allowed to use the Hungarian airspace.

The industrial airport of the *Magyar Általános Gépgyár (MÁG; Hungarian General Machine Factory)* was the very **first international airport** situated in the eastern part of Budapest, close to the southern part of Mátyásföld. The first passengers crossing the Hungarian border departed or arrived by the French-Romanian *CFRNA* airlines (*Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne*)⁶ Paris–Strasbourg–Prague–Vienna–Budapest scheduled flight on 2nd May 1922. There are several reasons why this less than 1.5 thousand km flight had numerous stops: on the first hand, passenger transporting aircrafts were not suitable for long-haul flights, on the other hand, the in and out-flow of passengers and goods led to favourable capacity utilization. (The idea determined the organization of European flights until the 1970s.) At Budapest-Mátyásföld airport there were altogether 357 incoming, outgoing or transferring passengers using the French-Romanian airline company in the first year of its operation in 1922.

The first Hungarian Article by the Prime Ministerial Order on the rules of air traffic came into effect on 14th December 1922 that included the rules of border crossing of aircrafts and air passengers. In the hope of restarting public aviation two Hungarian companies were founded within a short period of time.

Besides Budapest-Mátyásföld airport, the other international airport in Budapest was the hydroplane station operating close to Szent Gellért Square. From 15th July 1923 the *Aeroexpress Rt.*, on behalf of the Austrian airline named *Oesterreichische Luftverkehrs A.G. (ÖLAG)* operated the Budapest–Vienna scheduled flights until the end of 1924. The **MALERT** (“*Magyar Légiközlekedési Részvénytársaság*”, *Hungarian Airline Joint-stock Company*, until 1929 its abbreviation was: *ML Rt.*) started to operate its first flight abroad from Budapest-Mátyásföld airport at the end of July 1923.

It was a slow procedure during the 1920s when the **Mátyásföld airport** was developed into an airport of civil aviation. The one-storey elongated wooden building provided quite a narrow space for the controlling authorities and for the increasing number of passengers but lack of space was a common problem and phenomenon at most airports in Europe. The building of public areas for passengers had a little catering hall that was quite favourable amongst passengers in cases of flight delays. (See annexes: “XV./A sz. melléklet” and “XV./B sz. melléklet”)

The **supervisor services of airports** subordinated to the *Royal Hungarian Aviation Agency* (“*Magyar Királyi Légügyi Hivatal*”) ensured the compliance with the rules of aviation and other (related) Hungarian legal provisions. These supervisor services belonged to the airport detachment of the *Royal Hungarian Gendarmerie* (“*Magyar Királyi Csendőrség*”) that performed watchkeeping, public policing duties and supervision in public waiting halls at the airport, moreover, was authorized to launch aircrafts. Airport supervisor services coordinated the inspections of other authorities as well, in order to launch aircrafts only after all necessary checks were done.

During the **border traffic control procedure**, there had always been one member of the supervisor service (an officer of the Gendarmerie) at all airports in Hungary. At the airports, *Royal Hungarian Customs* (“*Magyar Királyi Vámhivatal*”) was responsible for customs control, whereas passport control was the task of the *Royal Hungarian*

⁶ Predecessor of the *Air France*.

State Police (“*Magyar Királyi Államrendőrség*”). The supervisor service reported to the officer on duty about the result of passport and customs control and with this information the officer gave permission to air crew members and passengers board the international flights, load baggage and take-off. Official personnel of Customs and Police carried out their duties only at the arrival and departure times as it was quite customary in the 1920s that officers of above mentioned authorities could carry out duty outside the airport during traffic-free period.

Provision of policing service was limited to **passport control** of passengers of international flights, whereas administrative offence, criminal offence and pressing charges fell within the competence of airport Gendarmerie. During passport control, officers checked the genuineness and validity of travel documents, identified passengers according to the photograph and description featured in the passport, then checked the list of persons under surveillance, wanted persons and refusal of entry. Furthermore, in case of foreign passengers, officers controlled the genuineness and validity of visas and its legality of use. Data of passengers were recorded in a register of border-crossing, also for statistical purposes. (From May 1925, attached to the visa, a “Counter-check sheet” was introduced that allowed the recording of data of foreign passengers in the border-crossing registry some hours later on the same day.) As the final phase of border-crossing control, officers stamped each passengers travel documents. (For at least half a century, in the procedure of border control significant changes did not occur and remained the same.)

There was no change in the aim and order of execution of passport control but there was an expansion in duties due to visa facilitation. In 1927 a decree of the Ministry of Interior facilitated visa obligation, namely, obtaining visa subsequently was possible but only in particular and duly justified cases.

To facilitate the process of customs control of departing and arriving international flights, or in case of emergency landing, pilots had to present the loading list with their own signature to customs officers. The loading list contained flight details, place of dispatch and destination of delivered parcels. Customs officers had the right to board any aircraft regardless to its nationality to carry out control.

The **duty of gendarmerie** personnel was to control and prevent passengers carrying weapons, armaments and other forbidden objects on board that were subject to legal permits and their transportation needed to be authorized. Passengers could only carry weapon on board if possessed weapon due to profession or possessed firearm license but this allowance was abolished in 1934. From then on, aviation authority gave permission to possess or use imaging devices on board, therefore passengers’ luggage could be specifically checked during gendarmerie / customs control whether they could intend to carry imaging device on board and are in possession of relevant permits. In 1934 this rule was modified as not to let passengers get access to their imaging devices (photo camera or motion-picture camera) during the flight over the territory of Hungary. This rule was also applied in other countries as well and in the case of Hungary, it was in effect for many decades and was part of the border-control procedures.

Aircraft, licensed to cross the state borders, had to achieve a certain height and approach the so-called “air-gate” in a way so as its register signs remain identifiable from the ground. Aircraft heading to or arriving from abroad could not land between the “air-gate” and the international airport. It was obligatory for aircrafts with over-flight permission to leave the airspace via the designated air corridor without interruption. Any international aircraft flying into the territory of Hungary or using its airspace

was monitored all the time by the public security services and the armed forces. In case suspicion arose that an aircraft was unlawfully in the Hungarian airspace, patrolling units immediately reported the incident to the airport supervisor services. In case the services gave instructions to call the aircraft on landing, patrolling units had to carry them out with the required signalling. Regulation set out the procedural rules if a pilot did not respond to the notice or if it was a military aircraft. From 1923, for the efficiency of airspace surveillance personnel of gendarmerie, police, military garrison, rail-, bridge-, river-wards and customs services were all involved in monitoring. (Airspace violation was not unprecedented, not even by military aircrafts, moreover, it continually happened and its number increased in the 1930s as well.)

In the mid 1920s the Hungarian capital joined the air traffic of elongated routes from Paris–Strassbourg–Prague–Vienna–Budapest–Belgrade–Bucharest to Constantinople (Istanbul) and the Budapest–Vienna route. Between 1926–1928 a third route was added that operated between Budapest and Graz.

Permanent international aviation, discussed in this chapter, was all handled by airports near Budapest, such as Mátyásföld and Budaörs airports. Airport authority roles and duty remained until the last phase of World War II when civil aviation ceased operating.

In the summer period of 1929 Mátyásföld airport had three departing and three arriving international scheduled flights daily, except for Sundays. (On Sundays there were only one arriving and one departing flight.) From 1929 the Paris–...–Constantinople (Istanbul) flight transiting over Budapest always landed from both direction in the afternoon hours to Budapest. Passengers were transported from the airport to downtown hotels and continued their journey on the next day. For these passengers transit visas were issued and they had to undergo border control. In 1929 Mátyásföld airport handled 2569 scheduled flights with 4099 passengers, approximately 50 % entered Hungary whereas the other 50 % were transit passengers. (See annex: “V./A sz. melléklet”) There were 4–6 arriving and departing passengers in average on one flight, so only one passport controlling officer could easily carry out the checks, and as for customs control, there was no need for more officers as well.

There was a slight development in the routes of international flights when the Dutch *KLM* opened its line from Amsterdam to Batavia (today’s Jakarta) via Budapest close to the end of 1929. In the beginning it was operated every two weeks and then slightly more often. This route connected Budapest to important cities in the near East and South Asia, such as, Cairo, Baghdad, Karachi, Jodhpur, Allahabad, Calcutta, Rangoon, Bangkok and Singapore. The German *Deutsche Lufthansa* operated the Berlin–Vienna–Budapest–Belgrade flight from 1930. The first Italian route by *MALENT* was opened 1st August 1931 from Budapest to Venice via Klagenfurt. In the spring of 1935 the British *Imperial Airways* operated daily flights, except for Sundays, from London–Croydon–Cologne–Leipzig–Prague–Vienna to Budapest (this route was modified later on to London–Heston–Frankfurt–Budapest that highlights the significance of the Hungarian capital). Also in this year the Italian aviation company *Ala Littoria S. A.* elongated its route from Rome–Venice–Vienna to Budapest. Amongst all the connections of Budapest, the busiest route was always the Budapest–Vienna one. (See annex: “IV. /A sz. melléklet”)

During occasional air traveling, desired significant long-distance flights or world first achievement pilots for many times have flown above the Hungarian state border. Most of the foreigners landed at Mátyásföld airport due to technical breaks yet for the

hungarian pilots it was the hub for both departure and arrival destination. György ENDRESZ and Sándor MAGYAR in July 1931 without any break flew across the Atlantic ocean, making a historic moment like never before. Antal BÁNHIDY in August 1933 flew directly from London to Debrecen where during the rare occasional opening of the border crossing point the pilot entered the country.

At Szombathely airport in 1928 for the first time passengers crossed the border, then from 1930 mainly crew members of the flights arriving from Italy used the border crossing point during occasional flying. The airport of Balatonkiliti (south of Siófok) summer of 1936 was declared as a customs airport, as an air border crossing point. Given the fact that yearly once or twice an international event was held in Hungary especially during the summer time, the border crossing point at Balatonkiliti functioned mainly during the summer months.

Mátyásföld airport's international flow of passengers could travel in the summer of 1935 from 07:10 until 20:00, when 7 arrival and 7 departure scheduled flights connected the capital of Hungary to the world. From 1930 the expanding visa-free agreements by Hungary made easier the job of the border control personnel. In 1935 6,756 passengers of the international flights arrived in Hungary or departed, while 5,954 persons just use Budapest as transit. (See annex: "V./A sz. melléklet") At the beginning of 1930s statesmen (including ministers and prime ministers) started to use airplanes, but the land travel specially the train remained the main means of transportation. By the end of the decade at the airport official ceremonies were held for welcoming important foreign persons.

The **new airport** in the southwestern part of Budapest (in the neighbourhood of Budaörs) was opened on 20th June 1937 ceremoniously. (See annex: "XVI. sz. melléklet") The international arrival and departure passengers were controlled separately in a wide examination hall on the ground level by the personnel of the customs and the police. For transfer and transit passengers not only was a restaurant but also a hotel with several rooms were available as well. The problems of this new airport ("Budapest Public Airport") appeared soon. In November that year underground water and inland inundation stopped the operation for four months, when all air traffic operations were turned to Mátyásföld airport. The **peak of air traffic at Budapest airport** was summer of 1939, which completely changed on 1st September when the World War II started. In 1939 all together 30,708 passengers were flown by the 2,241 flights despite that year there were 8 months of peacetime only (in the previous year there were 28,259 travellers). (See annex: "V./A sz. melléklet") During the workdays (from Monday till Saturday) of the summer months 28 arrival or departure scheduled flights operated at Budapest airport (including those ones that the Hungarian capital was only an intermediate stop as well). The number of border crossing passengers could reach 50–60 during a day, and the number of transit persons (who continued their trip with the same flight and airplane) was higher.

In the years of World War II (from autumn of 1939 until 1944) the international passenger traffic constantly and significantly decreased at the airport of the Hungarian capital. Germany started an undeclared war against Poland on 1st September 1939 to occupy its territory. The most of the flights of Budapest airport, like the ones to London, Switzerland, France, Finland and to the Netherlands, including the busiest connection with Vienna were suspended on that day, due to the complete closure of German and Polish airspace for civilian aircrafts. The main battles in Poland ended in the beginning of October. After this the previously stopped routes with Berlin–Vienna–Budapest sec-

tion restarted still in October. But at Budapest airport its network shortened and reduced, while the aircraft traffic was around one third of the pre-war months.

With the escalation of the new war most of the countries launched visa obligation again for the former visa-free citizens. Hungary abrogated all the existing visa waiver agreements in the middle of September 1939. The minister of interior issued rules to regulate the travelling abroad of Hungarian citizens, exit permit were introduced. The passenger traffic at Budapest airport constantly decreased since men had more restriction to travel abroad and the possibilities for travelers in general being limited (eg. food for ration card only, less means of travel, rising inflation).

The German and Italian offensive against Yugoslavia started on 6th April 1941 when the complete airspace of that country became a military operational territory. All flights from Budapest to or over Yugoslavia were suspended, but the routes to Eastern Balkan were soon re-opened with an oblique way over Romania. The traffic were restored at the end of April due to fast operations and occupation. Hungary was still neutral in the global war. On 26th June 1941 Kassa (Slovakian name is Košice), the North-eastern Hungarian city was attacked by bombers where 29 bombs got dropped from unknown military airplanes, which killed 32 persons. After this **Hungary declared war against the Soviet Union**. The receding front line and military operations made no stoppage in the civilian scheduled air traffic over Hungary and at the airport of the capital. In the summer of 1941 ten flights a day were landed or departed at Budapest airport, except on Sundays when there was no scheduled traffic. The air connections of this airport developed mainly with the additional stops in the existing routes during the next phase of the war.

Instead of the Budapest Public Airport, which had unfavourable environment (eg. inland inundation, high and close hills in the south and north, fog during the winters) a new location for a newer airport was set at Ferihegy-pusztá, a large flat field between Pestszentlőrinc and Vecsés (southeast from Budapest boundaries at that time). Due to the wartime difficulties the construction started in the summer of 1942 only. The airport next to Budaörs was still in operation for all public air traffic, until the fights reached the Hungarian capital.

In May 1943, civilian personnel and aircrafts of the Hungarian civil aviation, which had not yet been deployed for military service, were placed under the control of the *Ministry of Defense*.

By the autumn of 1943, the *Ala Italiana* airline began operating flying-boats between Saló (Italian capital at that time, on the shores of Lake Garda) and Budapest. This was the last time when hydroplane station at Budapest (on the Danube) handled scheduled international flights.

Allied air forces flown over Hungary since the summer of 1943 from North African airports to bomb Romania. Subsequently, with the occupation of southern Italy, they became even more frequent. According to a secret agreement between the Hungarian government and the allied armed forces, no air strikes on Hungarian airports and facilities took place until April 1944. Military transit flights to attack Germany were soon increasingly carried through the Hungarian airspace. The first American bombing of Budapest and its region took place on 3rd April 1944, and followed by several destroying attacks. However, Budapest Public Airport suffered only minor damages. The German *Deutsche Lufthansa* airline continued its scheduled flights to Budapest, but due to the fighting in Southeast Europe the route was shortened. The flights till Budapest operated even in mid-October 1944, despite the ground operations in Southern

Hungary and east from the Tisza River. For the first time in the Hungarian airspace, a civilian flight was attacked on the morning of 17th October 1944, when British fighter planes attacked the airliner of the *Deutsche Lufthansa* over Komárom county, causing an emergency landing and death of a passenger, who was shot down. During the siege of the Hungarian capital, on 25th December 1944, the Budapest Public Airport (next to Budaörs) got under the control of the Soviet army. As a result, the only Hungarian international airport ceased to be civilian and was used by the air force of the *Red Army*.

Reorganisation of Hungarian air traffic and its control from 1945 until 1956

After the World War II both parties got tired, especially it was true in case of the axis members and their allies. During the operations that were happening in Hungary cost thousands of lives. Tens of thousands of Hungarians were taken to death camps just because their ethnicity, religion, or their political point of view. Significant rail hubs and factories were completely demolished. Given the tight relationship between Hungary and Soviet Union it influenced the development of international air traffic for a long time. The supervision of the Hungarian public air traffic from the *Ministry of Defence* went back to its original place, under the *Ministry of Trade and Transport*.

When the Soviets went through Hungary and same time occupied Hungary the public administration got normalized within its current possibilities. Although the border control could start to be carried out by the police again only from summer of 1945. After the war in the new political climate the Hungarian interior minister on 17th August 1945 established independent *Hungarian State Border Police* (“*Magyar Állami Határrendőrség*”) within the *Hungarian State Police*, which performed border control on the land borders. Although at the airports the police had an independent service branch which was in charge of passport control on international flights. At the temporary designated central airport in Budapest-Budaörs the *Budapest-Budaörs Aviation Police Station of the Hungarian State Police* (“*Budapest-Budaörsi Légiforgalmi Rendőrkapitányság*”) was in charge of public order activity from spring of 1946. The air traffic policing did not last as an independent organisation for a long time: from the end of December 1946 the police divisions at the airports carried out border control under the supervision of local police stations. From this moment, at the Budapest-Budaörs airport the staff of *Budaörs Airport Police Detachment of XI. District Police Station of Budapest Police Directorate of Hungarian State Police* (“*Magyar Államrendőrség Budapesti Főkapitánysága XI. kerületi Kapitányságának Budaörsi Repülőtéri Rendőrkirendeltsége*”) checked passports and controlled air traffic. The equipments and the methodology of passport control comparing to previous decades did not change.

The convention of the **establishment of the Hungarian-Soviet airline MASZOVLET** (“*Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság*”, *Hungarian-Soviet Civil Air Traffic Joint-stock Company*) was signed by Soviet and Hungarian representatives in March 1946. The less damaged airport in Budaörs started to get renovated, in the meantime the Mátyásföld airport was mainly used for the casual international air traffic. The forced return of the wanted war criminals who fled to the “West” were mainly carried out by airplanes. By this time the Soviet airline, *Aeroflot* operated several flights from Moscow to Belgrade or Vienna via Budapest.

In 15th October 1946 the Budapest-Budaörs airport was opened for domestic flights. After signing the Peace Treaty with Hungary in Paris the first scheduled international flight departed from Budapest. This flight took off on 23rd May 1947, on the route of Budapest–Arad–Bucharest operated by *MASZOVLET* and the Romanian-Soviet

TARS companies. New scheduled routes were established to or via Budapest within the Soviet sphere of interest, but in 1948 seasonal flights operated to Venice as well. In the meantime Hungarian sportsmen and their staff flew to London to the 1948 Summer Olympics. Foreign airlines operated occasional flights to Budapest alongside the Hungarian-Soviet company, few were in connection with sport events.

Since the rules of travelling abroad for Hungarian citizens were changing often, at the second half of 1940s, the air traffic at Budapest airport increased slowly. Yet in January 1947 the legal circumstances got loose in terms of rules travelling abroad, but from 1948 again significantly got harder to cross the border, and because of this the numbers of personal trips dropped.

The Hungarian government at the beginning of 1947, within the frame of first “three-year plan” funded the reconstruction of half-done destroyed new airport at Ferihegy.

In the border policing authorities’ organisational structure a significant change was done in September 1948. From this moment the supervision of air traffic and border control was placed under the *State Protection Authority of the Ministry of Interior* (“*Beliügyminisztérium Államvédelmi Hatósága*”; *BM ÁVH*), as well as the *National Central Office of Aliens Control* (“*Külföldieket Ellenőrző Országos Központi Hivatal*”; *KEOKH*) and the authority of issuing passports. With this step the authority of issuing and controlling travel documents got into one hand.

At the end of 1949 every week 30 international flights operated totally except Sunday. The communist Hungarian government built up a strong “relationship” with the Soviet Union and its allies by 1949. The isolation from the “western” (capitalist) world has caused a deformed growth in the Hungarian air traffic. In the next years all scheduled flights were only operated to a communist country or to the airport of Vienna under Soviet occupation. The “western” trips got rare for Hungarians and only just a few happened through Budapest airport.

On 7th May 1950 the new airport at Budapest-Ferihegy was opened for domestic and international passenger and cargo traffic. Although both sides of the terminal were half-made, without rendering and windows. From the new airport the first scheduled flights took off on the next day. (See annex: “XVII. sz. melléklet”)

By the merge of *BM ÁVH* and *Border Guards of Defence Force* (“*Honvéd Határőrség*”) on 1st January 1950, the *State Protection Authority* (“*Államvédelmi Hatóság*”; *ÁVH*) was established which were under the supervision of *Council of Ministers* (“*Minisztertanács*”; the name of government at that time) directly, independently from any ministry. During the spring of 1950 at the Budapest airport in the border policing consisted of 3 state security officers and 2 non-commisioned officers, and for guarding and securing 78 enlisted border guards were involved. At the airport of the Hungarian capital the reorganisaton of local border guard detachment was ordered on 6th January 1951, when the *Budapest Air Border Traffic Control Point* (“*Budapesti Légi Határforgalom Ellenőrző Pont*”) was established. At the end of that month 11 “conroller” were under one group leader’s supervision to perform passport control. But the total number of border guards at the airport showed constant decrease in the next one and half decades. At the end of 1954 under the commander of *Border Traffic Check Point* (“*Határforgalom Ellenőrző Pont*”; *FEP*) there were only one officer as chef passport controller, two officers as passport controllers and two enlisted border guard as telex operators, while 5 men were in the searching and securing platoon.

The task of border customs control belonged to the *Central Customs Directorate* (“Központi Vámigazgatóság”) which were under the supervision of *Ministry of Finance*. At the airport the customs controllers were in civilian outfit, wearing an arm-band of the Hungarian national colors (red-white-green) with the text “vámtisztviselő” (customs official). The Customs were subordinated to the national revenue guards by 1949, and they were integrated on 23rd March 1950 when the *National Excise Command General* (“Országos Pénzügyőri Főparancsnokság”; OPF) was established. The name of the central authority was changed to *National Excise Command* (“Országos Pénzügyőri Parancsnokság”; OPP) on 1st October 1952. The tasks of revenue and customs control not only were divided on 1st January 1953, but the latest were organized under the *Ministry of Foreign Trade*, and the *Customs National Command* (“Vámőrség Országos Parancsnoksága”; VOP) was created. The Customs detachment at Ferihegy airport performed its controls and other tasks under the supervision of *Budapest Customs Office No. 2* (“2. számú Budapesti Vámhivatal”).

The system and network of the observation of the Hungarian lower airspace from the ground was set till the beginning of 1950s. The 173 observation point was integrated under the *Hungarian Defence Force* (“Magyar Honvédség”) – which had the name *Hungarian People’s Army* (“Magyar Néphadsereg”; MN) since 1951 –, its service got support by the reports of aerial activities from border guards of ÁVH. From the spring of 1952 the regiment for observing the air space got development by setting up military radars, which were operated by new subdivision units. The military unit, which was responsible for airspace control, got significant reorganisations over the next decades. Yet their control ability was still not perfect at the 1960s. The illegal entering phenomena by unknown aircrafts to the Hungarian airspace mainly happened from Yugoslavia at the early 1950s, which state was excluded from the communist community in 1949. Several of these cases were made for provocation. In the middle of that decade more often got detected unauthorized entries of balloons and airplanes from Austria. The Hungarian airspace was protected by the Hungarian airforce alongside the Soviet one until the beginning of 1960s, when the Hungarian one became the only responsible force for it.

The Soviet party handed over its interest in *MASZOVLET* to the Hungarians on 25th November 1954. Although this airline got terminated, but **its successor became MALÉV** (“Magyar Légiközlekedési Vállalat”; at that time its English name was: *Hungarian Air Transport Company*) on the next day, 26th November 1954. During the summer of 1955 altogether 86 scheduled international flights arrived or departed at Budapest-Ferihegy during a week, average 6–8 flights on departures and the same on arrivals, but only 4–4 during Sundays. During this period the number of passengers who crossed the Hungarian border at this airport reached 70–90 persons per day. (See annex: “V./B sz. melléklet”)

Besides the developing network to connect socialist capitals *MALÉV* opened its first “western” route: Budapest–Vienna on 5th June 1956. The Budapest airport was connected to Western European and Middle East cities with scheduled flights for the first time after World War II by the Dutch *KLM* on 21st June 1956 by the weekly Amsterdam–Frankfurt am Main–Budapest–Sofia–Istanbul–Cairo route. (See annex: “IV./B sz. melléklet”)

In Budapest on 23rd October 1956 the demonstration of undergraduates **turned into revolution** in a short time, movements started in several cities in the countryside. The transformation of the Hungarian government and the effective range of the events

caused an impact on the airport at Budapest-Ferihegy as well. The domestic and international air traffic stopped on 24th October. The guarding at Ferihegy and securing of air traffic was took over by a sub unit of the Hungarian army since the staff of hunted *BM ÁVH Border Guards* were not present. Controlling border traffic at this airport was not set up. The control of the traffic of airplanes was carried out by the staff of *MA-LÉV*. Soon aircrafts were landing continually with humanitarian aid by cargos from abroad.

Foremost a Polish military airplane landed on 26th October from Poznań carrying cargo of blood plasma. Within few days airplanes of Hungarian, Austrian, Belgian, Bulgarian, Czechoslovakian, East German, French, Polish, Romanian, Swedish and Swiss airlines or airforces brought aid shipment. Last days of October airplanes with the destination to Budapest were allowed to fly into Hungary and to land at Ferihegy airport without any prior permission.

A significant unit of the Soviet army closed in the Ferihegy airport, its terminal and all the Hungarian defence personnel who was there on duty at the early hours of 1st November 1956. Most part of the airport became under Soviet control or supervision, with the justification to secure the transportation of Soviet men, their families and wounded soldiers. Since this time the invaders restricted the air traffic, and the theoretical chance of civillian passenger traffic was suspended from the next day. The transit flights were stoped from this time, but some incoming aircraft from communist countries could land. On 4th November, on the day of the general invasion of the Soviet army, all Hungarian personnel at Ferihegy, including air traffic controllers were arrested by the Soviet commander of the troop stationed at that airport. In the next days most of the main hubs of the revolution were mopped-up by the significant military superiority.

The invader Soviet army at the beginning of post revolution period did not permit any civillian air traffic, but from the end of December particular permissions were given in the Hungarian air space.

Development of airport at Budapest into an international hub, 1956–1972

After the event of autumn of 1956 in Hungary the previous quantity of civilian air traffic restored slowly. After the restrictions for one and half month the Ferihegy airport was opened for international flights. From 21st December 1956 the airlines of the communist countries **re-opened their transit flights via Budapest progressively**. In this period *MALÉV* operated only those flights which had Budapest as an intermediate stop. Ferihegy airport allowed the landing of non-communist airlines for non-scheduled flights (eg. cargo flights with aid and donations) from the end of January 1957. From 7th February 1957 **the scheduled international flights were re-opened**, just after a week when the domestic routes re-started. The first flights were on that day the Budapest–Belgrade by *MALÉV*, and on the same day the Dutch *KLM* started its Amsterdam–Frankfurt–Budapest–Istanbul–Cairo route as well, firstly among the western countries.

The *KLM* operated already three flights a week via the Hungarian capital from October 1957: beside the route to Cairo, there was an Amsterdam–Düsseldorf–Budapest(–Belgrade) and another one **to Southeast Asia**, which operated only for a year. This Dutch route was Amsterdam–Budapest–Beirut–Damascus–Karachi–Rangoon–Bangkok–Jakarta at the beginning. From December it flew until Singapore instead of Jakarta, and from April 1958 (until the route operated via Budapest: till November 1958)

it stopped in Munich as well. Its last section was modified to ...–Bangkok–Manila–Biak route for only a one month period, then it was restored to ...–Bangkok–Singapore. The airlines of western countries often modified their routes (sometimes year after year) which stopped in Budapest. Beside this some routes excluded the Hungarian capital after a while, but some include it. *MALÉV* started its Budapest–Vienna route on 5th March 1957. The *Scandinavian Airlines System* (SAS) opened the Stockholm–Copenhagen–Düsseldorf–Budapest–Beirut–Cairo scheduled flights in the autumn of 1957, which with modified routes gave transferless connection for years between Hungary and Egypt as well.

After the events of autumn of 1956 there was a **need to reorganize the authorities of the Ministry of Interior**. The policing organization within the frame of *BM ÁVH* became independent in 1957 when this was terminated. The control of border traffic was performed by *Border Guards* (“*Határőrség*”) which was instituted directly under the *Ministry of Interior* on 1st March 1957. This had the local organization *Budapest Air Border Traffic Control Point* (“*Budapesti Légi Határ-Forgalom Ellenőrző Pont*”) to check international passengers at Ferihegy airport. In that year the route of departing international passengers in the terminal was modified, and since this the border guards received the first two passport control booths. In the middle of 1960s mainly different persons made the exit and different ones the entry passport checks. At that time so-called “starter” (departure gate check) duty could be performed only by those border guards who were allowed to do entry and exit controls. This gate control included the check of boarding cards, or in case of transit the “transit cards” and the territorial validity of the passports as well, to avoid or to stop the unauthorized change of flights.

The **international departing passengers** after the check-in went through an exit customs control, which main task was to detect the unauthorised export of money (Hungarian and foreign as well) which was a crime for decades in Hungary. After this the travellers’ passports were checked by the border guards at their two counters. The exited passengers from the transit hall walked to their airplane accompanied by the airline ground stewardess. At the bottom of the stairs of the aircraft a border guard officer checked each passengers’ document, if all the obligatory exit controls were made, for example the territorial validity of passports and a repeated facial check. **After an airplane has landed** from abroad, at the bottom of its stairs a border guard collected the passports of all disembarked passengers, which were taken to the examination room, which was designated for a separate passport control. The passengers walked on the apron and entered at the left entrance of the terminal building (at the southern control tower; the central gate was for domestic passengers and the right one for staff only). After the passport control in the waiting room a facial control was made at each traveller, which ended with the hand over of the travel document. After that they received the suitcases, and with those the passengers went through a particular customs control. Then the arrived persons were allowed to exit to the public waiting hall, if everything was sufficient. This system and method were the same for many years.

In the northern side of the terminal building a **hotel in the international transit area** with 28 rooms was opened in July 1958 and completed on 17th March 1959. The observation of hotel guests for prevention was carried out by a team of the *Department (II/4) for Prevention of Traffic Sabotage of the Department-General II. of National Police Headquarters* (“*Országos Rendőr-főkapitányság II. Főosztály Közlekedési Szabotázs-elhárító [II/4] Osztály*”). Beside the **armed escorts of domestic flights**, on

some of the international route was present a member of the *Division II/4-f (Aviation) of the Department (II/4) for Prevention of Traffic Sabotage* (“Közlekedési Szabotázs-elhárító (II/4) Osztály II/4-f (Repülős) Alosztály”). The presence and efficiency of this division raised in June 1959, when some of the ground staff and air crew of *MALÉV* became secret operative members (in the rank of police sub-lieutenant) for the escort of flights. Their main task was the intervention of skyjacking, and to prevent unlawfully escaping abroad (by jumping out from the parking airplane) while the scheduled landing in a “western” city. This was primary on those flights which stopped at a “western” airport before reached its destination in a communist country or which route was close to a capitalist country. This police organisation was reorganized twice in 1962, since there was less need for the direct presence of the staff of that division.

In the first part of 1960s *MALÉV* opened important new routes, mainly to non-communist European countries. Meanwhile the *SAS* until the beginning of 1961, and the *KLM* operated flights to Cairo and Baghdad via Budapest, giving the opportunity to board and to disembark in the Hungarian capital as well. The first overseas flight of *MALÉV* was opened on 17th September 1963, its route was Budapest–Athens–Cairo, which was served by *Ilyushin Il-18* aircrafts. This and two years later the Budapest–Athens–Nicosia–Damascus, and the Budapest–Sofia–Beirut new routes intensified the transfer traffic at the Budapest-Ferihegy terminal. But by that time the “western” airlines operated their flights via Budapest within Europe only. The Dutch *KLM* was the first which opened **scheduled, transferless flight between the Hungarian capital and New York**, on 5th April 1966. The once a week route was operated by *Douglas DC-8* on the route Budapest–(Vienna/Düsseldorf)–Amsterdam–New York–John F. Kennedy International Airport, but it was terminated at the end of that summer.

The positions previously filled up with enlisted border guards were reorganized in 1963 at *Budapest Air BCP* (“*Budapest Légi FEP*”), from when it only consisted of **professional personnel**. The strength table of this BCP had position of 18 officer and 12 non-commissioned officer, of which 19 were allowed to check passports. In case of fully filled up table in the most busy periods 5–7 of them were in duty at the passport control service. This was necessary since the passenger traffic at Ferihegy airport in 1962 was 2.5 times more than in 1957.

In Budapest airport the most **crimes were detected during exit (departure) passport control**, but a few tries were happened while someone was **hidden in the aircraft** or in the gear-room to escape abroad. The first was a result of visa-free agreement among communist countries in the 1960s, since when East Germans, and sometimes citizens of other communist states travelled to Hungary only to try to get on board of a flight from Budapest to the “West” (out from the communist bloc). To hide in a part of an aircraft parking at Ferihegy were committed typically by Hungarians.

Those foreigners who arrived at Budapest airport without visa, but obliged to have it upon entry, in case of emergency had the **opportunity to get the entry permit** at Ferihegy from 1960. In the early years a consular representative of the *Ministry of Foreign Affairs* issued those, from 1964 the office of the *KEOKH (National Central Office of Aliens Control)* at BCP was the responsible for that. This task was handed over to the *Border Guards* (“*BM Határőrség*”) on 1st January 1970, at Budapest airport too.

The customs administration, which was reorganized several times became under the *Ministry of Finance* again in August 1964, and integrated into *Excise and Customs Guards* (“*Pénzügy- és Vámőrség*”), which was commanded by the *National Headquarters of the Excise and Customs Guards* (“*Országos Pénzügy- és Vámőrség Parancs-*

nokság”). The name of this policing organization was changed into *Customs and Excise Guards* (“Vám- és Pénzügyőrség”) in February 1966, and the central command become *National Headquarters of the Customs and Excise Guards* (“Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága”).

Data of incoming foreigners and exiting Hungarians with ordinary passports at Budapest airport were sent by telex to the *Ministry of Interior Department of Data Processing* (“BM Gépi Adatfeldolgozó Osztály”) from 1965, which used a computer to perform its task. The telex operators from this time were trained enlisted border guards at Ferihegy as well.

The (civilian) air routes of the Hungarian air space, and the connecting entry and exit points over the state border (“air border gates”) were still 10 kilometers wide. While an aircraft flew into the Hungarian territory had to report and identify itself to the radio station close to the border gate, which is still an obligation in present days. The control of civilian terminal manoeuvring area became under the newly founded *National Air Navigation Service* (“Országos Repülésirányító Szolgálat”) supervised by the *Hungarian People’s Army* (“Magyar Néphadsereg”). This organization served both civilian and military interests.⁷

The **number of international passenger traffic** was 327,216 persons in 1965 at **Budapest airport**, which increased 68.8 % in the last five years. Beside this data 64,596 passengers were in transit, who travelled from the departure airport to their destination via Budapest without changing flight. (See annex: “V./B sz. melléklet”) The numbers of **transfer passengers at Budapest-Ferihegy** increased strongly in the second half of 1960s because of widened network and favorable frequency of air connections. The East German *Interflug* and Polish *LOT* airlines offered flights with transfer connections at Budapest airport, just as *MALÉV* gave opportunity for transfer from and to its Middle East routes with several ones of its European network.⁸

The first flights via Budapest to and from **western cities of North Africa and several capitals of West Africa** departed in 1967. Those routes gave possibility to board or disembark in the airport of the Hungarian capital as well. The Soviet *Aeroflot* started its Moscow–Budapest–Tunis–Algiers–Rabat flight with *Ilyushin Il-18* in the spring of 1967. At this time the East German *Interflug* opened its altered West African route, the Berlin–Schönefeld–Budapest–Algiers–Bamako–Conakry with *Il-18* as well. The second one become Berlin–Schönefeld–Budapest–Algiers–Bamako–Freetown–Conakry from the autumn of 1970, but terminated in the beginning of 1971. The *Aeroflot* operated a second African route from the autumn of 1969 for a year period: the weekly Moscow–Budapest–Tunis–Bamako–Lagos flight operated with *Il-18*. As it was visible the connections of Budapest-Ferihegy airport with West Africa were terminated till the autumn of 1971, but it would be more rich network 15 years later.

Beside the scheduled routes, several **charter flights** departed and landed at Ferihegy by the contracts of Hungarian or foreign companies. For the Olympic Games on other continent long-haul airliners were rented from “western” airlines, like from the Dutch *KLM* to Tokyo and Mexico City. *MALÉV* operated scheduled flights with its *Il-18* not farther routes than the cities of Middle East and North Africa, but governmental or state organized flights flew to several airports of East Asia and Sub-Saharan Africa

⁷ 30,217 civilian aircraft were flown in the Hungarian airspace in 1965, those were international routes with the exception of 4 thousand domestic flights. Almost 14 thousand aircraft used the Hungarian air corridors in transit only, the rest arrived or departed at Budapest-Ferihegy airport.

⁸ The transfer passengers changed their flights after disembarking the airplane. While the transit passengers continued their trip with the same flight and aircraft after a short break.

as well. One of the longest passenger charter routes was the flight to South Vietnam between 1973 and 1975, to carry the Hungarian members of *International Commission of Control and Supervision* on the route Budapest–(Moscow–Tashkent–Bombay–Rangoon)–Hanoi in several cases.

Hungary became the member of the *International Civil Aviation Organisation (ICAO)* in 1969.

The number of cases of flying into the Hungarian airspace without permissions were almost half thousand in the two decades between 1960 and 1981. The **entering into the Hungarian airspace and violation of rules of the air traffic to smuggling people** started in the end of 1960s. From that time sport or other small aircraft flew into the border region of Hungary where the persons who tried to escape boarded, then its returned to the “western” side of the world (mostly to Austria). To prevent or eliminate such cases the national commander of *Border Guards* (“*BM Határórség*”) issued orders after the first escape. They had a small chance only to react effectively after observing the violation, given the quite fast happenings of flying in > boarding > flying out. The task to catch these aircraft was still part of daily duty of the *Hungarian People’s Army* (“*Magyar Néphadsereg*”) since the *Border Guards* had no aircraft or helicopter fast enough for that.

As it was before, by the new rules for the passport controllers, **the document check should expand** to determine the type of passport, citizenship, and to the identification of the traveller by the photo and personal description. The border guards had to make sure of the validity and authenticity of the travel document without any doubt. To perform it entirely the passport controller should repeat the process in case of need or suspicion. Beside these they should focus on the validity of the visa, if the passport holder was visa required citizen, and the presence and authenticity of border crossing stamps (dependently on the direction of border crossing). The person’s data should be searched in the covered border observation record, and in the warrant lists “in case of need”(!). The ban register included the data of those foreigners who were not allowed to enter Hungary because of state interest or they performed “hostile action against another socialist state”, or former Hungarian citizens who were punished by divestiture of their citizenship. The control of a passport ended with the stamping of the document and a repeated facial check before returning the passport to its bearer. Since the border traffic at the airport increased strongly year after year, enlisted border guards were started to serve as “assistant passport controllers”. All border guard tasks were performed in designated civilian clothes at *Budapest Air BCP* (“*Budapesti Légi FEP*”).

The departing Hungarian aircrafts and those foreign ones which did not continue their flight within few hours still were subjects of complete search. The primary reason was to find the hidden persons, smuggled goods or forbidden items. The airplanes serving a route among communist cities could be searched by the crew members or other airline employees, because of the less risk of such crimes. The searched aircrafts was guarded by a border guard, to prevent the entering of “border violators and unauthorized persons” into the cabin or luggage storage.

The customs control was made itemised at all passengers and their luggage, both for entering and exiting travellers and for air crew members as well. The ammunition and gun licences were issued by the border guard superior of *Budapest Air BCP* in case of pre-authorisation.

The *Ferihegy Airport Division of the Sanitation and Epidemic Station* (“*Közegészségügyi és Járványügyi Állomás*”; *KÖJÁL*) was established in 1963. The passengers

from certain countries where the epidemic situation made it reasonable had to fill in and hand over a health questionnaire form for the sanitation officials. The passengers, who arrived from states or regions where highly contagious disease detected, could be sent to quarantine for several days in a hospital in Budapest or at their home in Hungary depends on infection and its risk.

The **control of air passenger traffic** in Hungary and in the most countries took place in the designated rooms and halls of the airport terminals which situated on the route of departing or arriving travellers. But in some few cases there were permitted exemptions. To make fluent and separated border control there was an option to make exit or entry control outside the airport, mainly for some trips which were organized by a ministry for official travellers. But the place of control of head of states or prime ministers still was the governmental waiting room in Budapest-Ferihegy terminal. The aircrafts operating special flights to carry a head of state were escorted by fighter jets of the *Hungarian People's Army* between the state border and Budapest from April 1960 until the end of 1980s, as it was common in those decades in the welcoming and farewell protocol.

The luggage and passenger security checks in Budapest-Ferihegy airport were carried out randomly or occasionally only. **Arbitrary takeover of an airplane** happened first time in the middle of September 1970 on a flight departed from Budapest. This was one of the reasons why an order was issued in February 1971 to perform **complete luggage and clothes search** at every departing passengers. At that time it was made by hand only by personnel of the airport office of the *Customs and Excise Guards* ("PM Vám- és Pénzügyőrség") in which the local border guards helped them in case of needs. In 1974 for persons' search a metal detector gate started to operate, soon after an X-ray machine for luggage screening as well.

The improvement and development of air connections of the Budapest airport, 1973–1989

In the early 1970s it became necessary to separate the tasks and competency of the air traffic control, the operating of airport facilities and the commercial passenger air transportation. For this an *Air Traffic and Airport Administration* ("Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság"; LRI) were established and organized under the *Ministry of Transport and Post* ("Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium"; KPM) on 1st January 1973. This took over the operational tasks of the civilian airport (Ferihegy, and for few more years the non-military part of Debrecen airport) and the air traffic control from *MALEV*.

The glass door entrance of the departure transit hall was next to the Northern (left) stairs in the main public hall in the 1970s. The passports of the exit and the entry passengers were checked in 4–4 passport control booths both on exit and entry side which were already fully separated. Still only assigned border guards worked in entry or in exit passport check, and only by the exit ones were allowed to strengthen the arrival control. The searching and guarding of airplanes was still similar to previous years. The staff number of *Budapest Air BCP* was 35 professional and 40 enlisted border guards, who performed their tasks in uniform since 1974. In the 1970s the number of attempt of unlawful border crossing became more frequent than in the previous years, mostly committed by Hungarians and citizens of other communist countries.

In the customs control procedure, according to the modified Hungarian legislations, the "green" and "red" lanes were opened in the arrival baggage claim hall from

the end of May 1973 at Ferihegy airport. This dual corridor system was introduced firstly among the communist states. In those years it wasn't rare to detect passengers smuggling luxury goods or items in short supply in Hungary. Like this, also happened when hidden currencies were detected on departures and arrivals as well, in many cases several times more than the allowed amount. In the beginning of 1970s at Budapest-Ferihegy airport smuggling of hashish from Middle East by some transfer passengers became a considerable phenomenon.

As it was in the previous years, each aircraft should report and identify itself with its flying data at *National Air Navigation Service* ("Országos Repülésirányító Szolgálat") shortly before their enter into the Hungarian airspace. Due to this obligation only aircrafts with radio were allowed to fly over Hungary, exceptions were given ad hoc for vehicles of communist countries.

The operation of **Debrecen airport** was taken over by *Air Traffic and Airport Administration*, which was still used by *MALÉV* as an emergency landing place during bad weather conditions. But in those years it was mainly used as a military air base and only some civilian sportsmen flew from there. This Eastern Hungarian airport after the last years of 1970s was not any more a civilian emergency airport in practice, later it was stated in official channels as well.

Budapest airport had the busiest air connection with the East German capital, Berlin-Schönefeld in the middle of 1970s (48 flights a week in each direction, in 1974), after this Moscow (18 pairs of flights), Warsaw (17), Prague (16) were the most frequent ones. To "western" airports the most flights were to Zurich (14 pairs of routes in a week), to Vienna (12) and to Copenhagen (10). The Budapest International Airport had 1,095,981 **border crossing passengers** in 1975, beside that 53,279 persons were in transit (who flew onward with the same flight, stopping at Budapest as an intermediate landing only). (See annex: "V./C sz. melléklet")

New airlines opened their routes to or via Budapest in the 1970s, some were non-European company. The *Middle East Airlines* flown from Beirut since 1974 and *Iraqi Airways* from Baghdad since 1976. The Italian *Alitalia* and the Spanish *Iberia* both started their flights to Budapest in 1974. The Soviet *Aeroflot* started to open and sometimes modified its routes **via Budapest-Ferihegy to Western and Central Africa** from April 1976. By these flights passengers had connections for shorter or longer period between Budapest and Accra, Bamako, Bissau, Brazzaville, Dakar, Ilha do Sal, Luanda, Monrovia, Nouadhibou or Ouagadougou (some of these were the intermediate stops of the routes, but passengers could get on or off from the aircraft by their ticket). (The most of the flights operated until the end of 1980s, but at that time the *Aeroflot* started to terminate them, the last was stopped at the beginning of 1991. See annex: "IV./B sz. melléklet")⁹ The *Pan American World Airways* (*Pan Am*) offered connections to its New York-JFK-London flights by its new London-Düsseldorf-Budapest route. Later is still operated even in 1990, but with airplane changes in Germany. Partly due to these flights *MALÉV* focused mainly on the development of its existing European and Middle East routes. From the beginning of 1980s less and less flights were operated by the Hungarian airlines with intermediate stop.

MALÉV after the change its fleet to jets, its last four *Ilyushin Il-18* turboprop airliner were **modified for cargo vehicles**, which could carry 13.9–14.7 tonnes of goods or livestock. Those most common destinations were the airports of North Africa and

⁹ The *Aeroflot* carried more than 90 thousand transit passengers between Africa and Moscow via Budapest in the middle of 1980s.

Middle East, but mainly with export cargo those reached Bamako, Luanda, Maputo and Indochina as well, and among these the longest routes were to Shanghai in China. *MALEV* freight transportation doubled from the middle of 1970s till the end of that decade. The middle of 1980s with 15 thousand tonnes were the most busy years, which were 2.5 times more than 10 years before that. (From 1987, due to the flying hours of these cargo airplanes had to be rolled out, the last Hungarian *Il-18* flew its last flight on 25th January 1989.)

The longest scheduled route in those decades which were operated by *MALEV* started in 1979. In the first years the Hungarian *Tupolev Tu-154* flew from Budapest to Kuwait which were extended until Dubai in 1985. From 1989, only for one and half year the Budapest–(Varna)–Doha–Abu Dhabi route was operating. (The last scheduled *MALEV* flight to the Gulf flown in 1994 on the route Budapest–Bahrain–Dubai.) The Soviet *Aeroflot* operated **the only scheduled flights between Budapest and a South American city** from July 1983 until the autumn of 1986, on the route Moscow–Budapest–Dakar–Buenos Aires.

The standard staff of *Budapest Air BCP* was 56 professional and 103 enlisted border guards in 1980. The largest unit of this BCP was the search company, which was strengthened with patrol dogs in 1978. Since that time some patrol and guard had dogs as well. Beside this duty the enlisted border guards worked as assistant passport controllers (who were allowed to check travel documents of defined citizens at entry and some on exit side) or as telex operators. There was no significant change in the method of passport check.

From the end of 1970s, during the periods of good weather condition for sport and private aviation, several unlawful entry into the Hungarian airspace were detected. But some of these were to smuggle persons to Austria. The *Border Guards* with type *Mil Mi-8 helicopters* of the *Hungarian People's Army* **started patrolling** at the western frontier from September 1981 to roll back such crimes. This became a stand-by service in 1987, and terminated in 1989 due to the efficiency and the changing of political environment. The fighter aircrafts of the *Hungarian People's Army* (which name became "*Magyar Honvédség*", *Hungarian Defence Force* in 1990) reacted all the time to the offences made by higher speed airplanes.

MALEV opened new routes outside Europe in the 1980s: to Tripoli (Lybia) in 1981, and to Algiers in 1983 (after a decade of stop). In the middle of that decade a small change happened in the importance and frequency of air connections. Two of the first three busiest destinations (Berlin-Schönefeld, Moscow, Dresden) were East German cities. Among the "western" destinations Frankfurt am Main and Zurich had the most passengers, which was followed by Munich (already two were West German airports).

The year after year growth of airplane and passenger traffic made necessary to develop Budapest-Ferihegy airport with a large and modern terminal. A second and longer runway was completed in August 1983 and the **Terminal 2 was opened** on 1st November 1985 in the frame of a several year long innovation project. (The new passenger terminal was used by *MALEV* flights only in the first five years.) With this the capacity of the airport of the Hungarian capital become 4 million passengers in a year, in the first years only a bit more than the half of it was handled. From this time the *Budapest Air BCP* had two separated border crossing locations. Due to this its staff list were enlarged, already 100 professional and 292 enlisted border guards and additional 89 civilian employees were in service. Last ones became the operator of the new com-

puter system and the persons in charge for databases. Because of this large number of personnel a commander's staff were set to deal with the background tasks (financial, political, training, logistic, communication, etc). This team and the commander of the BCP still had their offices at Ferihegy Terminal 1 (in the old passenger terminal).

The **number of entry, exit and transfer passengers at Budapest airport** were altogether 2,066,167 in 1985, of which *MALEV* carried 1,090,486 persons, 52.78 % of the total. Beside the Hungarian airlines the most important ones were still the East German *Interflug* with 237,760 passengers (11.51 %), and the Soviet *Aeroflot* with its 228,109 traveller (11.04 %). There were 187,591 passenger more, who were in transit only (they travelled onwards without changing flight and airplane). More than the half of them flew with the overseas flights of the *Aeroflot* which were mentioned before. (See annex: "V./C sz. melléklet")

After the socialist countries, the Hungarian government signed reciprocal visa waiver agreements with few "western" countries, for holders of ordinary passports as well. Until 1980 this happened with Finland and Austria, and then with Sweden in 1986. As a result, the citizens of the most "western" countries still had to have a visa upon entry. Due to this, the number of visas issued at the Ferihegy airport border crossing point has been steadily increasing, as the nationals of many "western" countries had the opportunity to receive this entry permit upon arrival, even it was still subject to conditions. Since 1988, Hungarian citizens were allowed to travel abroad unlimitedly from Hungary without an exit permit to all countries of the World, but made small effect on air traffic numbers. But this somewhat simplified and speeded up the passport control procedure for Hungarian passengers.

Among airlines of Middle East and North Africa, *Libyan Arab Airlines* opened its flight from Tripoli to Budapest in the summer of 1986 (operated until the end of 1991). The South Yemenian *Alyemda – Democratic Yemen Airlines* had flown between Aden and the Hungarian capital since the autumn of 1987, while *Air Algérie* had operated flights between Algiers and Budapest-Ferihegy since 1988. Both routes closed in the second half of 1991 due to political changes in Central and Eastern Europe. The *El Al Israel Airlines* opened its Tel Aviv–Budapest route in January 1989, on which route the *MALEV* also flew from 28th March that year. (See annex: "IV./B sz. melléklet")

Air border traffic after the democratic transformation in Hungary, 1990–2007

The change of regime in Hungary in 1989–1990 brought a significant change in the Hungarian air relations. The number of passengers departing from Budapest towards the Soviet-friendly African countries decreased even to the previous low numbers. Soon *Aeroflot* stopped the landings at Budapest airport by 1990 for the most of its flights between Europe and cities of Central and West Africa. With the lost ground or fall of the communist governments in Europe, the real market economy began to emerge. This had a significant effect on the air traffic among the airports of the former "Eastern Bloc", and the frequency on some of these routes of the Hungarian capital got significantly reduced. The flights from Budapest airport increasingly focused on Western European destinations. During the democratic transformation in Hungary, the American *Pan Am* started a non-stop flight to Ferihegy by the route New York-JFK–Vienna–Budapest–New York-JFK. Then they transferred this right to *Delta Air Lines* in the autumn of 1991, but it soon terminated its flights to Hungary.

The Jewish emigration wave of the early 1990s played an important role in the traffic of Budapest airport. Due to the favorable location of this airport, the Soviet

Aeroflot, the Israeli *El Al* and *MALEV* became prominent in the **emmigration of Jewish of the Soviet Union** between 1989 and 1991. In the beginning of 1990 as many as 950 to 1,000 Jewish immigrants arrived every day at Tel Aviv via Ferihegy. Most of the emmigrants had traveled predominantly through Budapest by the end of February, still to a lesser extent via Bucharest. Despite the threats and the terrorist attack of December 1991, between the second half of 1989 and early 1992 more than 150,000 Soviet-born Jewish emigrated to Israel via Budapest.

As a result of the democratic transformation in Hungary, the European capitalist countries concluded successively bilateral agreements with the Hungarian government on the **mutual abolition of visa requirements**. This was fully executed in case of Hungary by the spring of 1991 with all the countries of Europe.

While at Ferihegy 1 BCP only professional border guards were in the service of passport checks since May 1990, at Ferihegy 2 this was still mainly done by enlisted border guards ("assistant passport controllers"). Both air border crossing points were guarded and secured by enlisted border guards until 1998, when this group of personnel was withdrawn from the *Border Guards*.

Budapest Ferihegy International Airport had 2,477,349 **arrived, departed and transferred passengers in 1990** (the year of the change of the political system in Hungary), of which 1,448,383 passengers, or 58.5 % of total traffic were carried by *MALEV*. In the following year, in 1991, the combined effect of the market conditions of airlines, changes in business policy, ticket price concessions, the Hungarian inflation, and the termination of subsidies resulted a significant drop in traffic at Budapest airport. In that year Ferihegy Airport was used by a total of 1,767,083 travellers, only 71 % of the previous year's number of passengers! Passenger traffic exceeded its 1990 level only in 1994. (See annex: "V./D sz. melléklet") This has happened in several airport of post communist countries in the same period as well.

At the same time as the *Airport Security Directorate General of the National Police Headquarters* ("Országos Rendőr-főkapitányság Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóság") was established, it took over the implementation of the passenger security checks from the *Customs and Excise Guards* at Ferihegy Airport. Initially this was mainly done by former customs officers who had been employed by the police, who had previously done the same task.

The **Yugoslav war broke** out in 1991, which inevitably led to a growing number of violations of the Hungarian airspace by Yugoslav fighter airplanes. The first of these cases occurred on 1st June 1991. Also in 1991, on the evening of 27th October, a Yugoslav military *MiG-21* military aircraft flew into the Hungarian airspace, and it launched a cluster bomb next to Barcs, 2 km deep of Hungary. Fortunately, the impact of that device on the Hungarian territory did not cause any injury, but the experience of the case necessitated to increase the effectiveness of military airspace control and readiness. Cases fell considerably from the spring of 1992, but it occurred until the end of the Yugoslav wars, sometimes from combat aircraft.

Charter flights arriving to Budapest with foreign tourists generally made the smaller percentage of all contracted air traffic since the 1990s. Of these, the Japanese-Hungarian route was outstanding in terms of both regularity and number of passengers. The first non-stop charter flights departed at the end of July 1991, in the following summer seasons the *MALEV* flew charter flights to the Hungarian capital not only from the airport of Tokyo but from the cities of Akita, Aomori, Nagoya, Osaka, Sapporo-Chitose and Sendai as well. Most of the routes were operated in 1995 (73 pairs of flights) and

1996 (60), the resultant decrease being due to the start of the new scheduled flights by the *MALÉV Boeing B-767* aircrafts.

The *Budapest Air and River Traffic Control Point* (“*Budapesti Légi és Folyami Forgalmellenőrző Pont*”) was removed from the direct control of the *National Command of the Border Guards* and, with its simultaneous reorganization, the *Budapest Border Traffic Directorate* (“*Budapesti Határforgalmi Igazgatóság*”; *BHfI*) was established in February 1992. Under the latter’s control the *Ferihegy-I BCP* (the official name became: *Ferihegy-I Border Traffic Department*, “*Ferihegy-I Határforgalmi Kirendeltség*”; *HFK*) and *Ferihegy-II BCP* (“*Ferihegy-II HFK*”) operated separately at the two terminals of the airport, and the river BCP of Budapest was organized, as well as the *Supply Company*, the *Security Company*, the *Center of Alien Policing* and the financial, technical services. At all border crossing points of the directorate (*BHfI*), the passport controller task was performed only by professional border guards from 1st September 1992.

The authority of the *Budapest Border Traffic Directorate* extended to the civil airports of Budaörs, Tököl, Budakeszi-Farkasrét and Siófok airports, as well as to Szolnok military air base, where it made temporary border openings upon request. *BHfI* was the first in Hungary to implement on-board border control during a flight. For the first time, and so far the only time it was carried out on a Budapest–Paris flight in 1993 carrying a Hungarian delegation, and a week later a return route, the passport check was performed by two border guard passport controllers. In order to increase the effectiveness of airport customs controls, the *Central Airport Command of the Customs and Excise Guards* (“*Vám- és Pénzügyőrség Központi Repülőtéri Parancsnoksága*”) was established on 1st October 1993.

The *Air Service Hungary* airline, which was established by the *Aircraft Service State Company* (“*Repülőgépes Szolgálat Állami Vállalat*”; *RSZ*), began operating on the Budapest·Budaörs–Debrecen–Uzhhorod (in Ukraine) route on 4th May 1992 (four times a week, with a 14-seat *Let L-410* airliner). After 42 years, this flight re-launched its scheduled international air traffic from Budaörs airport, while also a scheduled international flight departing for the first time from a rural Hungarian airport (Debrecen). In addition, in Hungary it was the first route to abroad which stopped in a domestic airport as an intermediate landing. This flight to Western Ukraine was changed to Budapest·Budaörs–Uzhhorod by the autumn of that year, operating without landing in Debrecen. Soon the *Air Service Hungary* flew to Ivano-Frankovsk (Ukraine) and Ljubljana (Slovenia) from the smaller airport of the Hungarian capital. Nevertheless, scheduled operations were terminated on all three routes by 1995.

On 1st May 1994, the two territorial organizational units of the *Border Guards*, the *Budapest Border Traffic Directorate* and the *Security and Service Directorate* (“*Biztosító és Kiszolgáló Igazgatóság*”; located in the western neighbourhood of Budapest [Adyliget]), were merged under the name of the *Budapest Border Guard Directorate* (“*Budapesti Határőr Igazgatóság*”; *BHI*).

As part of the development of the fleet, the *MALÉV* purchased two long-range *Boeing 767-200ER* airliner. With these the first scheduled route was the Budapest–Rome·Fiumicino–Newark (New York) route on 29th May 1993, operated cooperatively with the Italian *Alitalia* airline. This was the first scheduled flight of a Hungarian company over the Atlantic ocean. In addition to the Japanese contracted destinations, since 1994 Hungarian charter flights have been operating on Budapest–Cleveland and Budapest–Toronto routes.

Budapest-Ferihegy International Airport had 2,935,620 arrived, departed and transit passengers in 1995, of which *MALÉV* carried 1,621,030 passengers, 55.2 % of the total.

With the **opening of the new Ferihegy 2B Terminal** on 14th December 1998, the entire passenger traffic of Ferihegy 1 was relocated there. The *BHI Ferihegy-3 Border Traffic Department* (“*Ferihegy-3 Határforgalmi Kirendeltség*”) was established to control passenger traffic at the new terminal. (See annex: “XXII. sz. melléklet”) At the General Aviation Terminal (GAT; next to the old building, Ferihegy 1), only crews and passengers of non-scheduled private flights and cargo airplanes were checked. All foreign airlines from Ferihegy 2(A) were relocated to the new terminal as well. As a result, the 45.6 % (1.97 million passengers) of the whole passenger traffic were checked and served in Ferihegy 2B.

The first Southeast Asian scheduled flight of *MALÉV* departed on 4th October 1996, on the Budapest–Bangkok route, operating for several years, but only seasonally, during the winter. The first scheduled flight to Canada took off on 30th March 1999, and flew on the Budapest–Toronto route.

A passport controller border guard was located permanently by the *Ferihegy-1 BCP* at **Siófok-Kiliti Airport** (former name was Balatonkiliti; next to the Lake Balaton) from the summer of 1990. That seasonal air BCP was open for international general aviation only, yearly from 1st May until 30th October, between 7:30 and 19:00 on each days. The task of passport checks was carried out by one passport controller, who was changed on a weekly basis. The customs control was performed during the opening hours by a staff member of the Ságvár office of the *Customs and Excise Guards*.

In the summer of 1999, the passenger security control was gradually handed over from the police to the *LRI* and its trained staff, in accordance with the changes in legislation. This happened in the 2A terminal until the summer of 2000. At that time, the technical background of border control also changed. Between the end of 1999 and the beginning of the following year, the workstations of the entry and exit control booths of the two air border crossing points of Ferihegy were equipped with new document readers. With this innovation, most machine-readable passports could be checked more quickly by reducing the time of searching in databases.

The peak of charter air traffic at Budapest airport was the period between the turn of the millennium and the unfolding of the global economic crisis by the summer of 2008. During the summer timetable periods, especially during the summer months, the most frequent flights were from Budapest and Debrecen to the airports of the Mediterranean. In addition, there was considerable traffic to the resorts of the Red Sea and to the eastern islands of the Atlantic ocean (eg. to the Canaries). During the winter months of the first decade of the new millennium, direct flights (sometimes with technical landings) were organized by travel agencies from Budapest to some airports in East and South Africa, to the Maldives Islands, Thailand and to the Central and South America. The most farthest destinations were the coastal cities of Thailand and Brazil, as well as Cancún, Varadero (Cuba), Mauritius and Durban (South Africa). In the mid-2000s, *MALÉV* occasionally operated chartered holiday flights from the smaller Hungarian airports (Sármellék and Debrecen) as well.

After nearly five years, Ferihegy 1 terminal was reopened on 22nd May 2003, for scheduled passenger traffic of low cost airlines. However, due to the significant increase in traffic there, the building was re-closed on 1st September 2004 for renovation

and rebuilding, and all passenger traffic was moved back to Ferihegy 2B. The old passenger building with increased service capacity was reopened on 1st September 2005, and since became the exclusive handling terminal for low-cost airlines.

Hungary and nine other European countries, **became members of the European Union** (EU) on 1st May 2004. Consequently the legislation on border controls (already) regulated by European law had to be properly applied. However, EU membership has brought a decisive change in customs control. These controls on travelers within internal borders have been suspended, but performed randomly at airports, while controls on travelers from outside the European Union is generally carried out at airports of the final arrival, where the baggages were delivered. With the accession of Hungary to the EU, the freedom of air transport between the member states has been completed. This resulted a significant increase in the numbers of low-cost airlines and intensified competition in the scheduled air transport market as well.

The local authorities of the *Border Guards*, the “border surveillance departments” and the “border traffic departments”, and their tasks were merged in the first half of July 2004 and the name of the new local level organizations became “border policing departments” (“határrendészeti kirendeltség”; HRK). However, this changed the work of the Ferihegy crossing points to a small extent (due to the lack of border surveillance tasks).

Debrecen Airport was designated as a permanent air border crossing point on 1st April 2004. Occasional international passenger traffic at that time was controlled by the *Nyírábrány Border Policing Department*, where a group of 4–5 people set up to perform this task. This airport has been receiving scheduled flights since 2005. The first low-cost scheduled air service departed from **Sármellék Airport** (close to Hévíz and the western shore of Lake Balaton) in May 2006 on the London–Stansted–Sármellék route, followed by new destinations that year and in the following one. At the same time, German *Lufthansa* and *MALÉV* flew seasonal routes from this airport to Germany. Together, they soon multiplied passenger traffic there. Between 26th March and 10th November 2006, **Pécs Airport** had the only scheduled flight operated by *Austrian Airlines* on the Vienna–Pécs route. Charter flights from this airport were typically operated with low-capacity aircrafts.

According to the new business plans of the management of the *MALÉV* in 2007, the airline primarily intended to develop its European network while eliminating overseas relations. The Hungarian company terminated the Budapest–New York–JFK and Budapest–Toronto routes after Budapest–Bangkok in mid-November 2007, and finally in May 2008 the Budapest–Cairo flights. (See annex: “IV./B sz. melléklet”)

Air border traffic after Hungary became full member of Schengen area, since 2008

Nine Member States of the European Union, including Hungary, became full members of the Schengen area on 21st December 2007. By then, these new Member States fully applied the Schengen legislations at their land and sea borders. Accordingly, all regulations of the “Schengen Borders Code” were fully complied with and enforced at the Hungarian external borders.¹⁰ From that time, Hungary abolished border controls at the

¹⁰ In order to increase the efficiency of border control, the checks of fingerprints of the visa holders entered in the Visa Information System (VIS) was started at the Hungarian border crossing points (including Budapest airport) on 11th October 2014 and could be carried out in all booths. With the revision of the Schengen Borders Code in 2017, new tasks have been added to the control of travelers and their travel documents from 7th April: all travelers have now been

land borders with Austria, Slovakia and Slovenia, and these internal borders could be crossed with a valid travel document at any time without restrictions. According to the decision of accession, the **traffic of the Hungarian air borders** – including the airports of Ferihegy, Debrecen and Sármellék – was divided for internal and external Schengen destinations in the first minute of 30th March 2008. As a result, border controls on traffic between intra-Schengen airports was abolished, while controls on travelers from outside the Schengen area continued. From that day Ferihegy Terminal 2A served for intra-Schengen passenger traffic only, while Terminal 2B handled extra-Schengen¹¹ flights.

The Hungarian government timed the **integration of the Border Guards and the Police** for this accession. As a result, the Hungarian border control was carried out by the former border guards staff within the frame of the *Hungarian Police* since 1st January 2008, which was subject to significant reorganization to take over the border policing organizations and tasks. At the Budapest-Ferihegy airport, the *Budapest Border Guard Directorate* was replaced by the newly created *Airport Police Directorate* (“*Repülőtéri Rendőr Igazgatóság*”; *RRI*). In addition to the border checks at the terminals this territorial organization (with the status of county headquarters) also has the task to maintain public order and supervising passenger security control. The control of the air border traffic was carried out by *Ferihegy-1 Border Control Department* (“*Ferihegy-1 Határellenőrzési Osztály*”; *HEO*) and *Ferihegy-2 Border Control Department*. In the latter organizational unit, the tasks, competencies and staff of the former *Ferihegy-2 BCP* and *Ferihegy-3 BCP* were merged; it carried out its activity in whole the Ferihegy 2 Terminal, the previous one in Ferihegy 1. *Document Examiners Unit* (“*Szakértői Alosztály*”) which included second line officers, was created on the first day of 2008. This was organized under the *RRI Border Police Department* (“*Határrendészeti Osztály*”) in the first period, and from 2009 in the new organization structure under the *Border and Alien Police Department* (“*Határ- és Idegenrendészeti Osztály*”).

The tasks of border control and supervision of passenger security control at Debrecen Airport was merged on 1st January 2008. The former *Aviation Safety Subdivision of the Public Order Department of the Police Headquarters of the Hajdú-Bihar County* (“*Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság Közrendvédelmi Osztályának Repülésbiztonsági Alosztálya*”) was supplemented with border police officers, and this subdivision was then subordinated to the *Border Police Department of the Nyírábrány Border Police Station* (“*Nyírábrány Határrendészeti Kirendeltség Határrendészeti Osztálya*”). The border traffic control at Sármellék Airport was carried out by the staff of the *Public Order and Border Police Department of the Keszthely Police Station of the Police Headquarters of Zala County* (“*Zala megyei Rendőr-főkapitányság Keszthelyi Rendőrkapitányság Közrendvédelmi és Határrendészeti Osztályának Határrendészeti Alosztálya*”).

Accession to the Schengen States has led to a significant change in border traffic at Budapest-Ferihegy International Airport. While in 2007 8,596,910 passports were checked by the border guards, the first full year of membership, in 2009 total of 3,052,132 passengers were checked by the police passport controllers at Ferihegy. (See annex: “V./E sz. melléklet”)

consulted from databases including the one of *Interpol* for lost and stolen documents. This has led to a slowdown in the control of ever-increasing passenger traffic.

¹¹ Phrase “extra-Schengen” means: a flight / traffic connection of a Schengen State, which departing from or arriving into a non-Schengen State. (In other words, more generally: relation of a Schengen State with a non-Schengen State.)

Simultaneously with the reorganization of the *Airport Police Directorate* on 1st November 2009, the *Ferihegy I. Public Policing and Border Checks Department* (“*Ferihegy I. Körendvédelmi és Határellenőrzési Osztály*”; *KHO*) and *Ferihegy II KHO* were established, which integrated most of the airport police tasks into one organizational unit. The previous covered Ferihegy 1, the latter Ferihegy 2 terminal, their public and closed areas, as well as the private roads open to the public. Next reorganization took place on 1st March 2011, when the two *KHOs* were dissolved and separate divisions were created, which were now competent in the whole Budapest airport. From that day border control was carried out by the *Border Policing Department* (“*Határrendészeti Osztály*”; *HRO*), which was subordinated to the newly created *Law Enforcement Directorate* (“*Rendészeti Igazgatóság*”) of *RRI*. At the same time the *Document Examiners Unit* became an independent subdivision of the *Law Enforcement Directorate*.

The customs was reorganized on 1st January 2011, and at the same time the *National Tax and Customs Administration* (“*Nemzeti Adó- és Vámhivatal*”; *NAV*) was established as successor of the former *Customs and Excise Guards*. The competence of the *Airport Directorate General of the NAV* (“*NAV Repülőtéri Főigazgatósága*”) was designated to cover all public and non-public airports in Hungary. *Airport Directorate No. 1.* (“*1. számú Repülőtéri Igazgatóság*”) was responsible at Budapest-Ferihegy Terminal 1, including cargo aircraft, and private jets, and at the small airports in the countryside as well. At the same time, *Airport Directorate No. 2.* (“*2. számú Repülőtéri Igazgatóság*”) was the only competent for the control at the Terminal 2.

Out of a total of 8,190,089 passengers in 2010 at Budapest-Ferihegy International Airport, 2,998,120 passengers (36.6 %) traveled on extra-Schengen routes, subject to border controls. The United Kingdom was the most important one, followed by Turkey, Romania and Ireland. (See annex: “V./E sz. melléklet”) Debrecen Airport was used by 24,415 passengers in 2010, while FlyBalaton Airport at Sármellék (close to Lake Balaton) was third with 14,828 persons, after the decrease of a significant traffic between 2006 and 2008. At both rural airports, the majority of passengers traveled within the Schengen area. (See annex: “VI./A sz. melléklet”)

The airport at Budapest was expanded on 19th March 2011, when the Ferihegy 2 Terminal (between 2A and 2B) was completed by the so-called “SkyCourt”. (See annex: “XXII. sz. melléklet”) This has significantly increased the space available to passengers, and it gave premises to the centralized passenger security control. The latter has now become the first on the route of departing passengers’, the border controls took place after that, thus allowing better queuing and more control points. On 25th March 2011, the geographical name of the airport was changed from Budapest Ferihegy International Airport (BFNR) to Budapest Liszt Ferenc International Airport (BLFNR) by a government resolution.

On 3rd February 2012 at 06:00 the *MALÉV* suspended all flights departing from Budapest due to the insolvency of the company. As a result, all 52 *MALÉV* flights from the Hungarian capital were canceled on that Friday. Within a short period of time, all former *MALÉV* passengers traveling through, from or to the Hungarian capital were taken by other airlines, which start to use higher capacity aircrafts, operated more frequent flights and the opening of new routes. The shutdown of *MALÉV* created a huge gap in the traffic of the Budapest airport. As in 2011 – the last full year there – more than one third of the passenger traffic of Ferihegy airport and the majority of the transfer passengers were carried by that Hungarian airline. This was also reflected in the data of the border control. While in 2011, 3,190,443 people crossed the Schengen

external border at Budapest Liszt Ferenc International Airport, in 2012 there were 2,554,584 persons only. This represented a decrease of 636,000 passengers, or 20 %, in the two figures. (See annex: “V./E sz. melléklet”) Due to the change in traffic caused by the bankruptcy of *MALEV*, the commercial passenger traffic at Terminal 1 was terminated at the night of 29th to 30th May 2012. (After that day only passengers and crews of freight and small aircraft were checked there, in its General Aviation Terminal.)

Wizz Air, an airline with Hungarian interests, started its first scheduled flight from Debrecen on 18th June 2012, on the route Debrecen–London–Luton. As a result of this, and with the forthcoming opening of new low-cost scheduled flights, the traffic at that airport has become increasingly significant. While 19,135 passengers travelled through its terminal in 2011, there were 129,231 persons in 2013 and 172,212 in 2015. (See annex: “VI./A sz. melléklet” and “VI./C sz. melléklet”)

MALEV's bankruptcy in 2012 also resulted the termination of flights from China and North America in a short-time, which were operated by other airlines at that time. After a longer stoppage, the first long-haul flight was launched by *Air China* on Beijing–Budapest route on 2nd May 2015, followed by two Canadian seasonal flights from 18th June in that year. (To the United States, flights were reopened only in May 2018, but into three cities at the same time.)

At Budapest Liszt Ferenc International Airport in 2017 total 13,097,239 passenger movements (including all scheduled and non-scheduled, extra- and intra-Schengen, commercial and non-commercial flights) were recorded, including 35,538 extra-Schengen flights and 4,626,375 passengers, which represented 35.32 % of total passenger traffic. Traffic on the routes to and from the United Kingdom continued to forego all other countries. (See annex: “V./E sz. melléklet”) Of the Hungarian rural airports, Debrecen Airport was used by a total of 318,342 passengers in 2017, which was the second busiest in Hungary (at that time already for several years). The Hévíz-Balaton Airport in Sármellék was ranked fifth in passenger traffic by 15,092 persons. The total non-Schengen traffic at rural airports was 2,579 flights and 192,351 persons in the same year. (See annexes: “VI./A sz. melléklet” and “VI./C sz. melléklet”)

While extra-Schengen passenger traffic at Budapest-Ferihegy increased by one and a half times in 2017 compared to 2010, there was no significant change in the number of passport control police officers there. In December 2017, *RRI Border Policing Department* had a staff of 154, which was expanded in July of the following year with additional 53 newly appointed policemen.

From 2018, important overseas flights have been (re)opened at the Budapest airport. The Polish *LOT* launched the Budapest–New York–JFK and Budapest–Chicago–O’Hare routes in May 2018, at the same time as the Philadelphia–Budapest summer seasonal route was started by *American Airlines* (the latter two became the first scheduled air connection for Budapest with that North American cities). The Polish company flew the Budapest–Seoul route for the first time on 22nd September 2019, which for the first time established a scheduled air link between the two capitals. *Shanghai Airlines* started its Shanghai–Budapest flights on 7th June 2019, followed by Shanghai–Xi’an–Budapest and Shanghai–Chengdu–Budapest routes at the end of December, and the *Hainan Airlines* Chungking–Budapest route at the same time. (See annex: “IV./B sz. melléklet”) However, the spread of the novel coronavirus in and from China led to the suspension of these routes at the turn of February to March 2020.

During 2018, the Budapest international airport was expanded again. The long new wing, the so-called “Pier B” of Terminal 2B (the complex for extra-Schengen flights) was opened on 1st August on departure level, and for the arrival passengers on 3rd October. (See annexes: “XIX./B sz. melléklet” and “XXII. sz. melléklet”) This not only does provide more space for travelers, but it also offers 10 (+3) passenger boarding bridges (“fingers”) instead of 6, and the number of boarding gates with buses increased more. In addition, the new wing provides a second entry passport control hall of nearly the same size as the older one has. In 2018, non-Schengen passenger traffic exceeded 5.5 million, while total traffic was 14.867 million already; the number of passengers using the Budapest Airport has doubled in the last decade and a half. The automated border control system (“ABC”, commonly known as “e-gates”), was put into operation between spring and autumn of 2019, providing 12 crossing lanes for citizens who enjoy the union’s right of free movement and who are over 18 years of age.

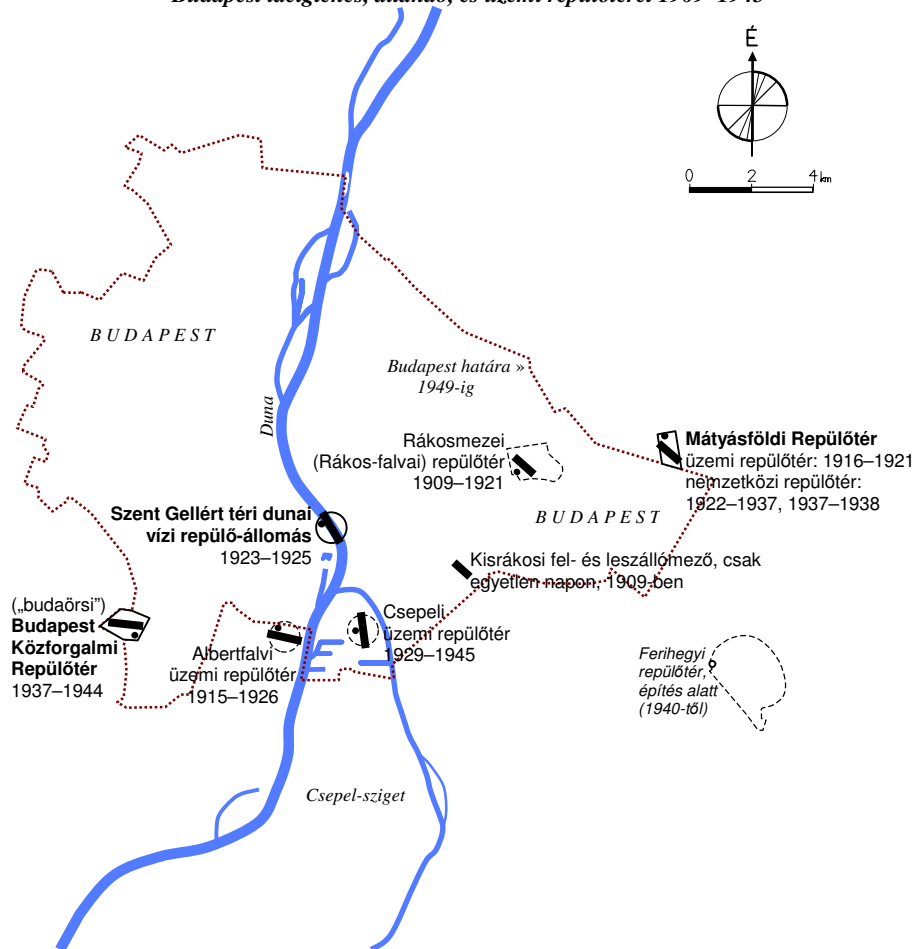
Mellékletek

Az adattáblázatok tartalmának egy része a közölt források adataiból, a szerző által levezetett számítások eredménye.

<i>I/A sz. melléklet</i>	
Budapest ideiglenes, állandó, és üzemi repülőterei 1909–1945.	504
<i>I/B sz. melléklet</i>	
Budapest állandó nemzetközi repülőterei 1945-től.	505
<i>II/A sz. melléklet</i>	
Az Osztrák-Magyar Monarchia társállamainak, valamint Bosznia és Hercegovinának tilalmi légterei 1913. január 20-a és 1914. július 19-e között.	506
<i>II/B sz. melléklet</i>	
Magyarországnak 1914. július 20-tól a légi közlekedés előtt elzárt területe.	507
<i>III/A sz. melléklet</i>	
Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 1923. második felében.	508
<i>III/B sz. melléklet</i>	
Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 1933-ban.	509
<i>III/C sz. melléklet</i>	
Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 1938. elején.	510
<i>III/D sz. melléklet</i>	
Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 1942-től.	511
<i>III/E sz. melléklet</i>	
Magyarország légi határkapui és légi folyosói, az 1950-es évek utolsó harmadától és az 1960-as években.	512
<i>III/F sz. melléklet</i>	
Magyarország légi határkapui és légi folyosói, 1974-től.	513
<i>III/G sz. melléklet</i>	
Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 1992-ben.	514
<i>III/H sz. melléklet</i>	
Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 2003-ban.	515
<i>III/I sz. melléklet</i>	
Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 2015-től.	516
<i>IV/A sz. melléklet</i>	
A budapesti repülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső, menetrend szerinti utasszállító légi járatainak kiindulási és célállomásai, 1922-től 1945-ig.	517
<i>IV/B sz. melléklet</i>	
A budapesti központi repülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső, menetrend szerinti utasszállító légi járatainak kiindulási és célállomásai, 1945-től 2019-ig.	519
<i>IV/C sz. melléklet</i>	
Egyes vidéki repülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső, menetrend szerinti utasszállító légi járatainak kiindulási és célállomásai, 1990-től 2019-ig.	526
<i>V/A sz. melléklet</i>	
A budapesti repülőterek menetrend szerinti nemzetközi járat- és utasforgalma, 1922. és 1944. között.	527
<i>V/B sz. melléklet</i>	
A budapesti repülőterek nemzetközi járat- és utasforgalma, 1947. és 1972. között.	528
	501

<i>V./C sz. melléklet</i>	
A budapest-ferihegyi repülőtér nemzetközi járat- és utasforgalma, 1973. és 1989. között.	529
<i>V./D sz. melléklet</i>	
A budapest-ferihegyi repülőtér nemzetközi járat- és utasforgalma, 1990. és 2007. között.	530
<i>V./E sz. melléklet</i>	
A budapest-ferihegyi repülőtér nemzetközi járat- és utasforgalma, 2008. és 2019. között.	531
<i>VI./A sz. melléklet</i>	
A magyarországi vidéki repülőterek járat- és utasforgalma, 1990. és 2019. között.	532
<i>VI./B sz. melléklet</i>	
A sármelléki repülőtér járat- és utasforgalma, 2007. és 2012. között.	533
<i>VI./C sz. melléklet</i>	
A Debreceni Nemzetközi Repülőtér járat- és utasforgalma, 2014. és 2019. között.	534
<i>VI./D sz. melléklet</i>	
A Budapesti Határforgalmi Igazgatóság, majd a Budapesti Határőr Igazgatóság illetékességi területéhez tartozó vidéki kisrepülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső forgalmi adatai, 1993. és 2002. között.	534
<i>VI./E sz. sz. melléklet</i>	
A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság illetékességi területéhez tartozó vidéki magyar kisrepülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső forgalmi adatai, 2008. és 2019. között.	535
<i>VII./A sz. melléklet</i>	
Beléptetés megtagadások (visszairányítások) a magyar légi határátkelőhelyeken, 1990. és 2005. között.	536
<i>VII./B sz. melléklet</i>	
Beléptetés megtagadások (visszairányítások) a magyar légi határátkelőhelyeken, 2010. és 2019. között.	537
<i>VII./C sz. melléklet</i>	
Közkirat-hamisítás felfedések a budapesti légi határátkelőhelyeken, 1989. és 2019. között.	538
<i>VII./D sz. melléklet</i>	
Közkirat-hamisítás felfedések és visszairányítások száma a debreceni légi határátkelőhelyen, 2014. és 2018. között.	539
<i>VIII./A sz. melléklet</i>	
A ferihegyi Budapesti Forgalom-ellenőrző Pont állománya, 1950. és 1989. között.	539
<i>VIII./B sz. melléklet</i>	
A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság állománya, 2008. és 2019. között.	540
<i>IX. sz. melléklet</i>	
A budapesti központi repülőterek csendőrkülönítményének, egyúttal a repülőtéri gondnokság vezetői, 1925-től 1945-ig.	541
<i>X./A sz. melléklet</i>	
A budapesti nemzetközi repülőterek határforgalom-ellenőrzéséért felelős határőri és rendőri területi szervezeti elemek vezetői, 1992-től 2019-ig.	541
<i>X./B sz. melléklet</i>	
A budapesti nemzetközi repülőterek határforgalom-ellenőrzéséért felelős határőri és rendőri területi szervezeti elemek rendészeti helyettesei, rendészeti igazgatói, 1992-től 2019-ig.	542
<i>X./C sz. melléklet</i>	
A budapesti nemzetközi repülőterek határforgalom-ellenőrzéséért felelős rendőri és határőri végrehajtó helyi szervezeti elemek vezetői, 1947-től 2019-ig.	542

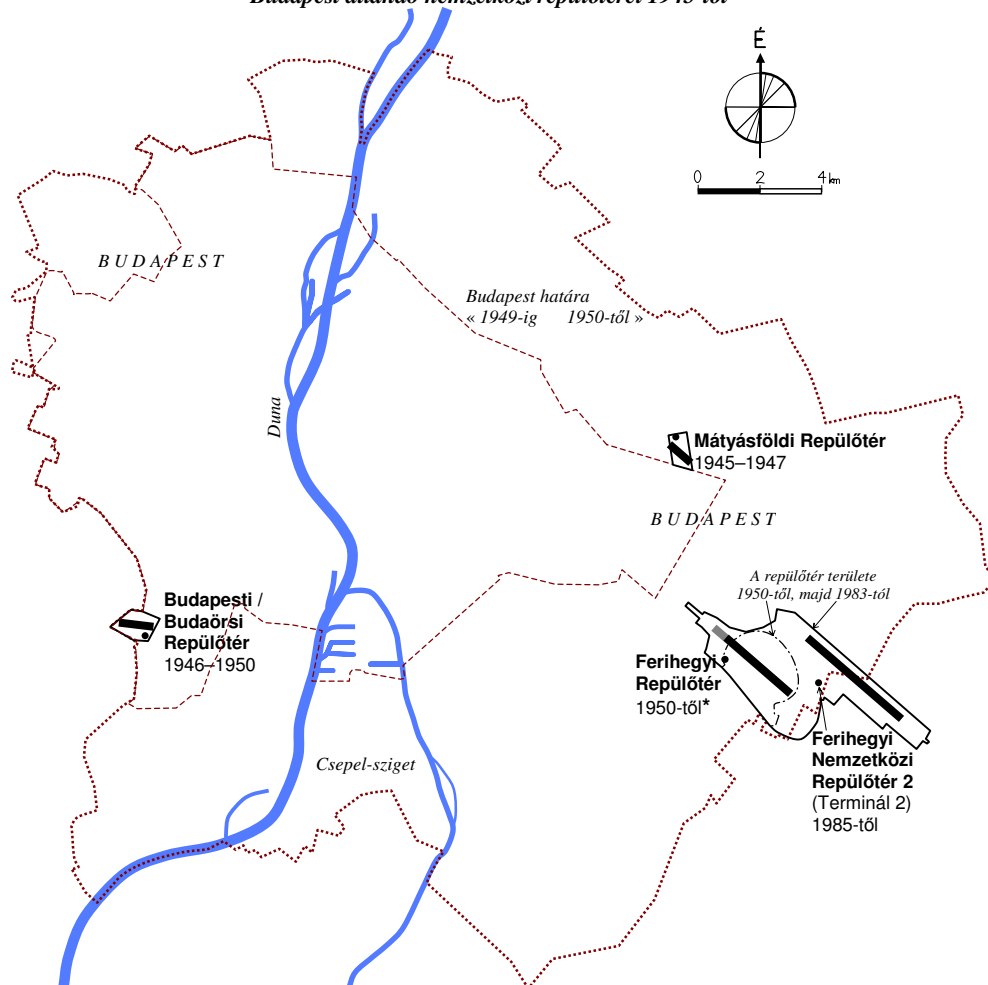
<i>X./D sz. melléklet</i>	
A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Szakértői Alosztályának vezetői, 2008-tól 2019-ig.	543
<i>XI. sz. melléklet</i>	
Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér vámellenőrzéséért felelős szervezeti elemek vezetői az 1960-as évektől 2019-ig.	544
<i>XII./A sz. melléklet</i>	
A debreceni repülőtér határforgalom-ellenőrzéséért felelős rendőrségi szervezeti elemének vezetői, 2008-tól 2019-ig.	544
<i>XII./B sz. melléklet</i>	
A sármelléki repülőtér határforgalom-ellenőrzéséért felelős határőrségi és rendőrségi szervezeti elemének vezetői, 2006-tól 2019-ig.	545
<i>XIII. sz. melléklet</i>	
Budapest-Szent Gellért téri vízirepülő-állomás emléktáblája.	546
<i>XIV. sz. melléklet</i>	
Egy Budapest-Mátyásföldről indult légi utazás története átléptető-bélyegzők lenyomatok alapján, 1924-ben.	547
<i>XV./A sz. melléklet</i>	
A Budapest-Mátyásföldi Repülőtér az 1920-as évek végén.	548
<i>XV./B sz. melléklet</i>	
A Budapest-Mátyásföldi Repülőtér az 1930-as évek közepén.	548
<i>XVI. sz. melléklet</i>	
A Budapesti Közforgalmi Repülőtér utasforgalmi épülete, 1938. körül.	549
<i>XVII. sz. melléklet</i>	
A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 1-es utasforgalmi épülete, a 2005. évi átalakítást követő állapotban.	549
<i>XVIII./A sz. melléklet</i>	
A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér területe, északnyugat felől, 2008-ban.	550
<i>XVIII./B sz. melléklet</i>	
A ferihegyi Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területe, kelet felől, 2019-ben.	550
<i>XIX./A sz. melléklet</i>	
A ferihegyi Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2-es utasforgalmi épülete, nyugat felől, 2017-ben.	551
<i>XIX./B sz. melléklet</i>	
A ferihegyi Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2-es utasforgalmi épülete, délnyugat felől, 2019-ben.	551
<i>XX. sz. melléklet</i>	
Debrecen Repülőtér utasforgalmi épülete.	552
<i>XXI. sz. melléklet</i>	
A sármelléki repülőtér utasforgalmi épülete a 2010-es években.	552
<i>XXII. sz. melléklet</i>	
A budapesti légi kikötő 2-es számú termináljának és csatlakozó mellék-, illetve toldalékpépületeinek változásai, 1985-től 2020-ig (vázlatok).	553
<i>XXIII. sz. melléklet</i>	
A hosszútávú magyar kormányzati különjáratok, az 1960-as és 1990-as évek között.	557

Budapest ideiglenes, állandó, és üzemi repülőterei 1909–1945

A nemzetközi polgári légi közlekedés számára is megnyitott repülőterek megnevezése vastagított betűkkel olvashatóak és esetükben a leszállómező határait folytonos vonalak jelölik; szaggatott vonallal az egyéb célú leszállóhelyek kerültek ábrázolásra. Csak a sokszög alakú területhatárok jelölik a tényleges leszállómező-határokat; telített kisméretű körrel a forgalmi épület és / vagy hangárok elhelyezkedése látható.

Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

Budapest állandó nemzetközi repülőterei 1945-től

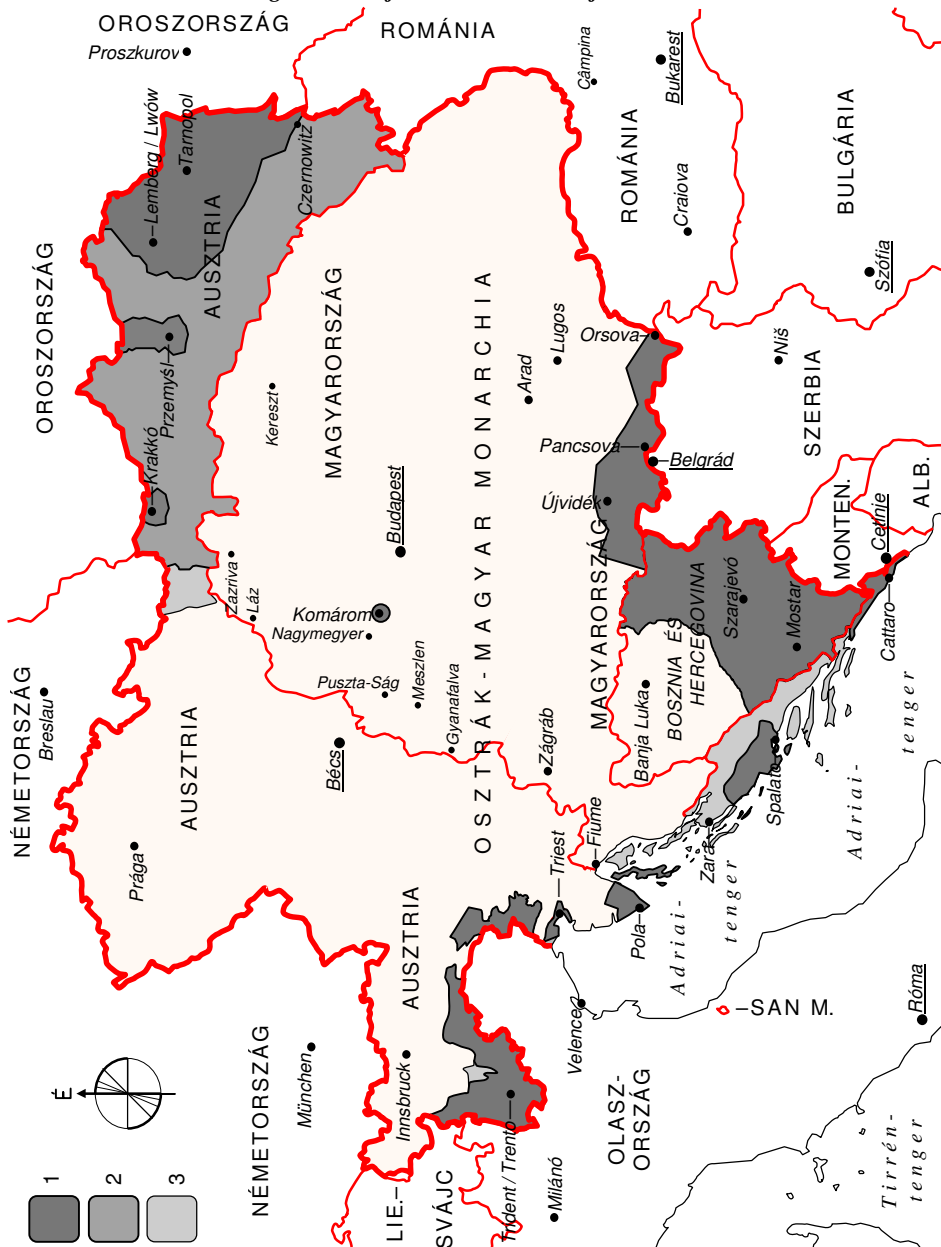


A térképen csak az állandó, nemzetközi polgári légi közlekedés számára megnyitott repülőterek láthatóak, valamint a mátyásföldi repülőtér is, amely 1947-ig polgári forgalom számára már csak alkalmi határátlépések során volt igénybevéve. A mátyásföldi repülőtéren a jelzett időszakban csak alkalmi határnyitást hajtottak végre.

* A Budapest-Ferihegyi Repülőtér 1-es utasforgalmi épületében 1998. ősze és 2003. között, majd 2004. és 2005. között zárva volt, végül 2012. tavaszán végleg megszűnt az utasforgalom. Azonban az épülethez tartozó kisrepülőgépes terminál 1990-től folyamatosan (annak átépítése idejét kivéve) működött.

Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

**Az Osztrák-Magyar Monarchia társállamainak, valamint Bosznia és Hercegovinának
tilalmi légterei 1913. január 20-a és 1914. július 19-e között**

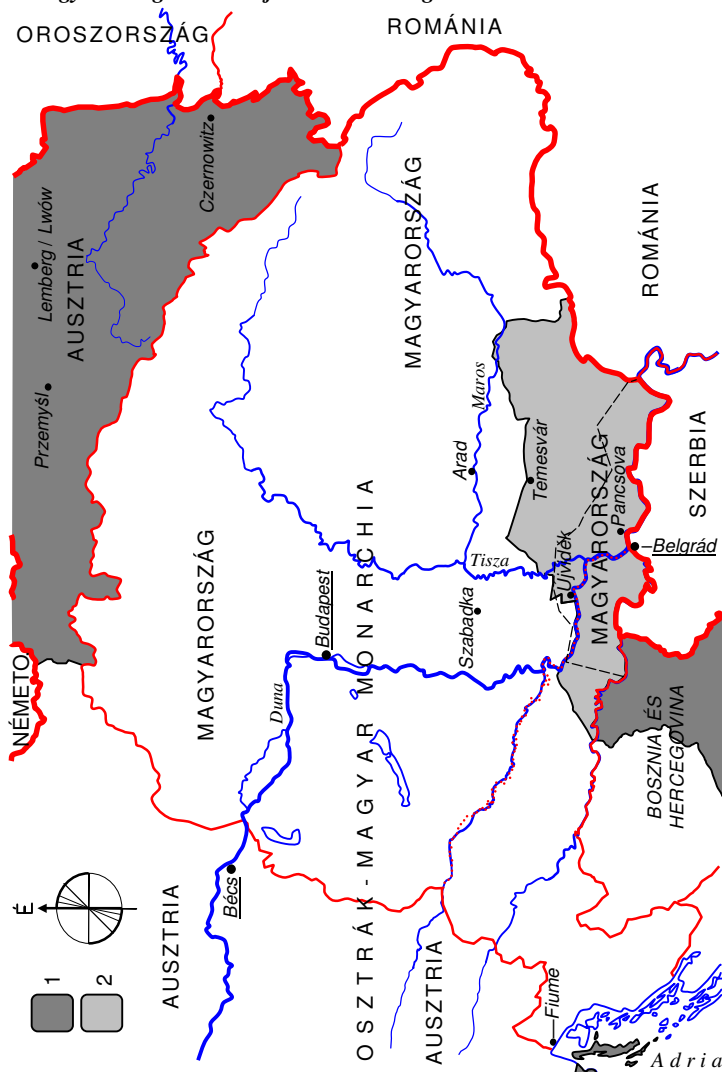


A térképen egyes nagyobb városok mellett az e könyvben, a XIX–XX. század fordulójának légi eseményei kapcsán említett településnevek kerültek jelölésre, amelyek a korabeli elnevezésükön olvashatóak.

- „1”-es számjeggyel jelzett színnel a repülés elől Ausztriában 1913. január 25-ét, Bosznia és Hercegovina esetében március 21-ét követően, Magyarországon 1913. ősztől mindvégig elzárt területek láthatóak.
- „2”-es számjeggyel jelzett szín az Ausztriában, 1913. január 25-e és december 13-a között, majd 1914. május 1-jét követően ismét repülési tilalom alatt álló területeket jelöli.
- „3”-as számjeggyel jelzett szín a szemléltetett időszakban csak az Ausztriában, 1913. január 25-e és december 13-a között repülési tilalom alatt álló területeket jelöli.

A 11/1913. osztr. BM. közl. ; 253/1913. osztr. BM. közl. ; 91/1914. osztr. BM. közl. ; 1.055/1913. boszn. k.zói r. és más források alapján szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

Magyarországnak 1914. július 20-tól a légi közlekedés előtt elzárt területe



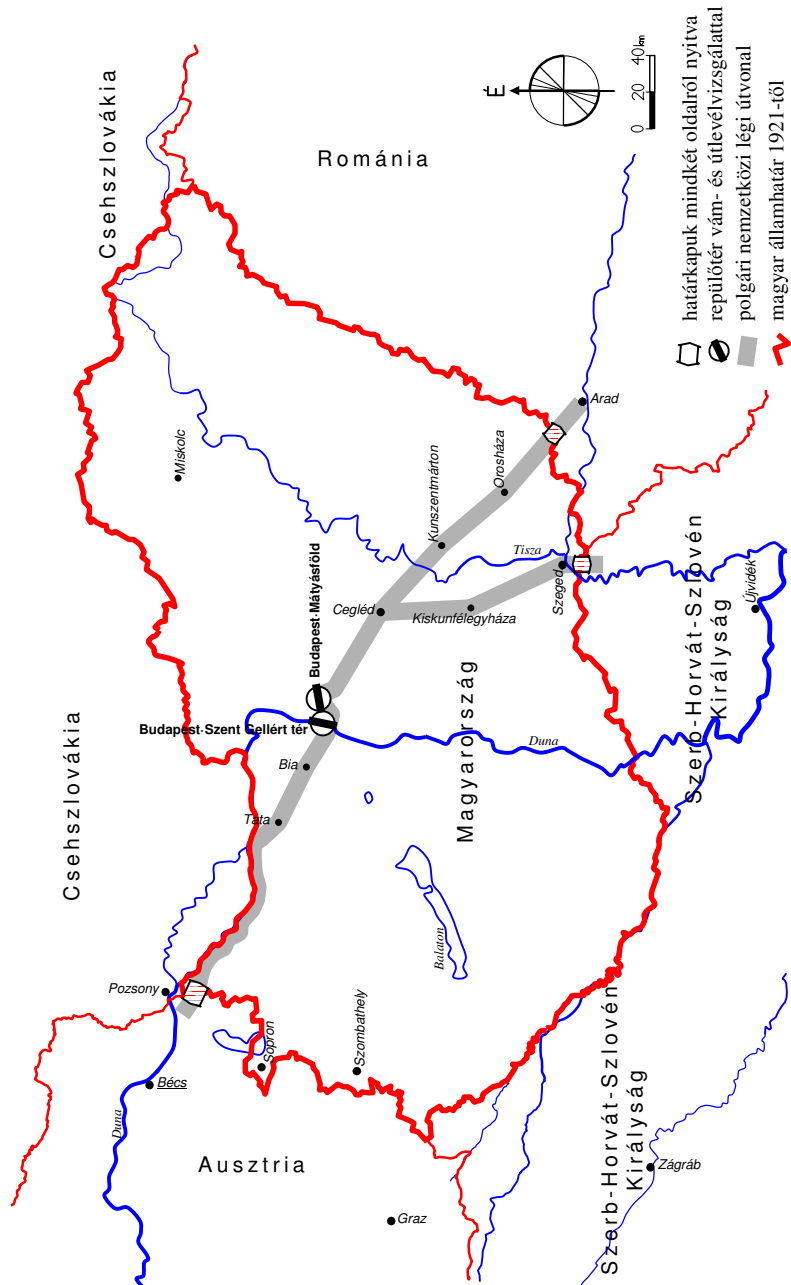
A térképen csak egyes nagyobb, illetve fontosabb települések kerültek jelölésre, amelyek a korabeli elnevezésükön olvashatóak.

- „1”-es számjegy által jelzett színnel a repülés elől már 1914. májusában, és azt követően is elzárt osztrák, valamint bosznia és hercegovinai légterek láthatóak.
- „2”-es számjeggyel jelzett szín a magyar miniszterelnök rendelete által, 1914. július 20-tól repülési tilalom alatt álló területeket jelöli.

Az újonnan kijelölt, és itt ábrázolt dél-magyarországi tiltott légtérnél a szaggatott vonal az 1913. őszétől 1914. július 20-ig fennálló, polgári légiközlekedés előtt elzárt terület határát jelöli (ld. II./A sz. melléklet).

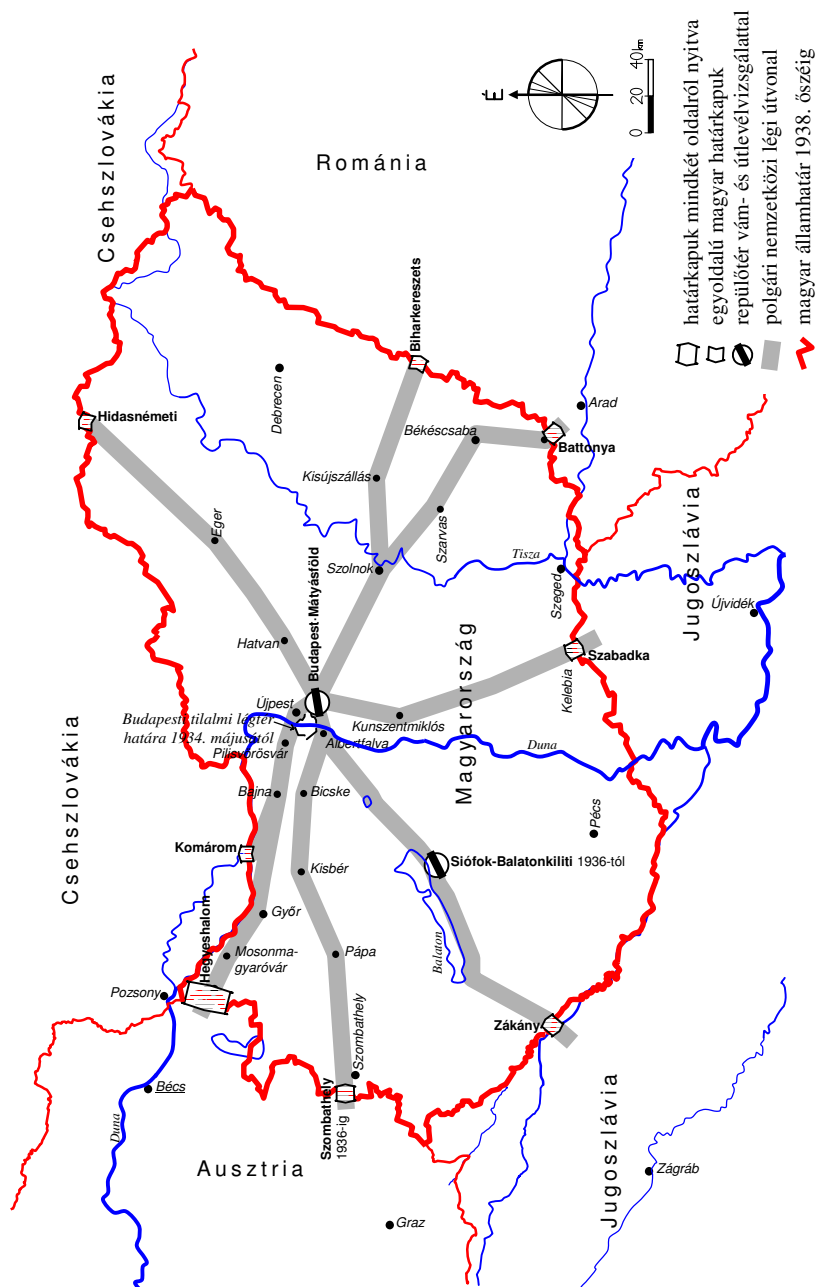
Az 5.327/1914. ME. r. alapján szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

Magyarország légi határkapui és légi újai, 1923. második felében



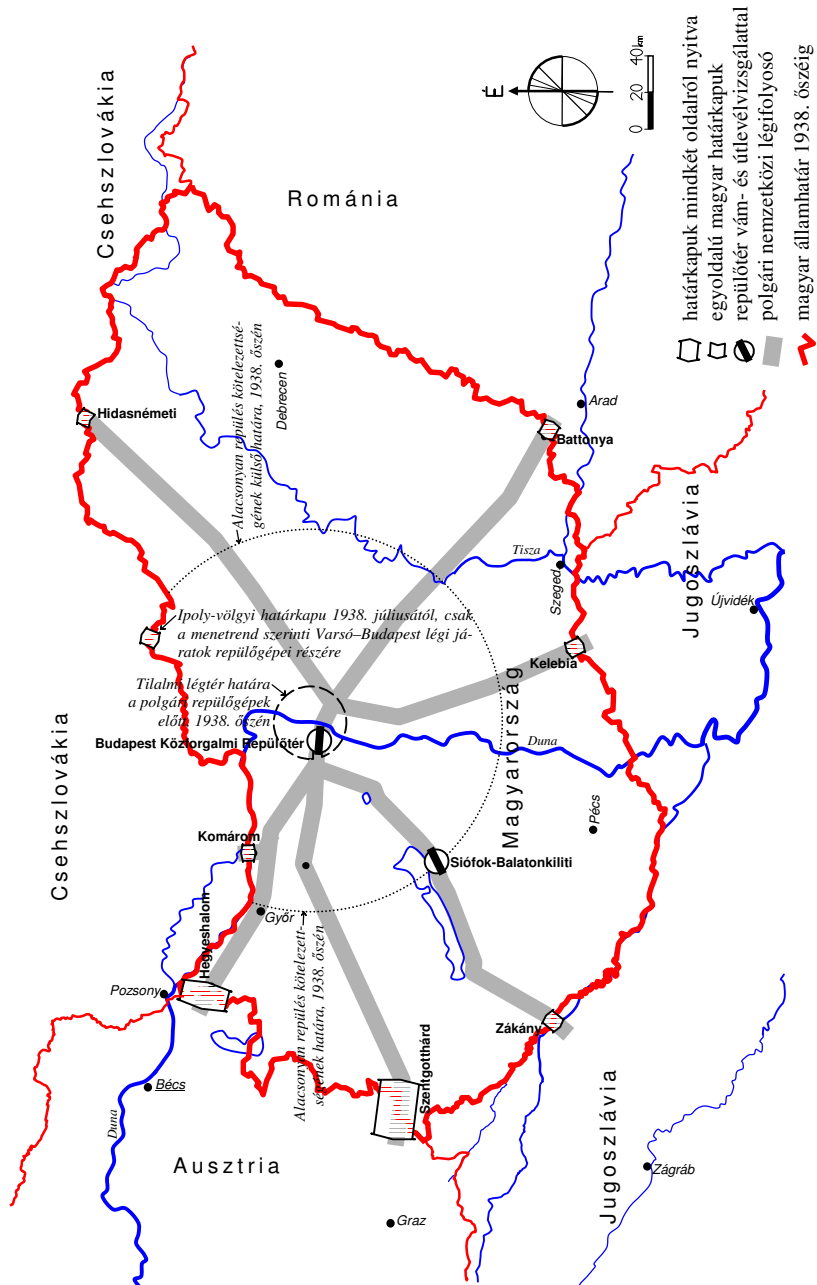
Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

Magyarország légi határkapui és légi újai, 1933-ban



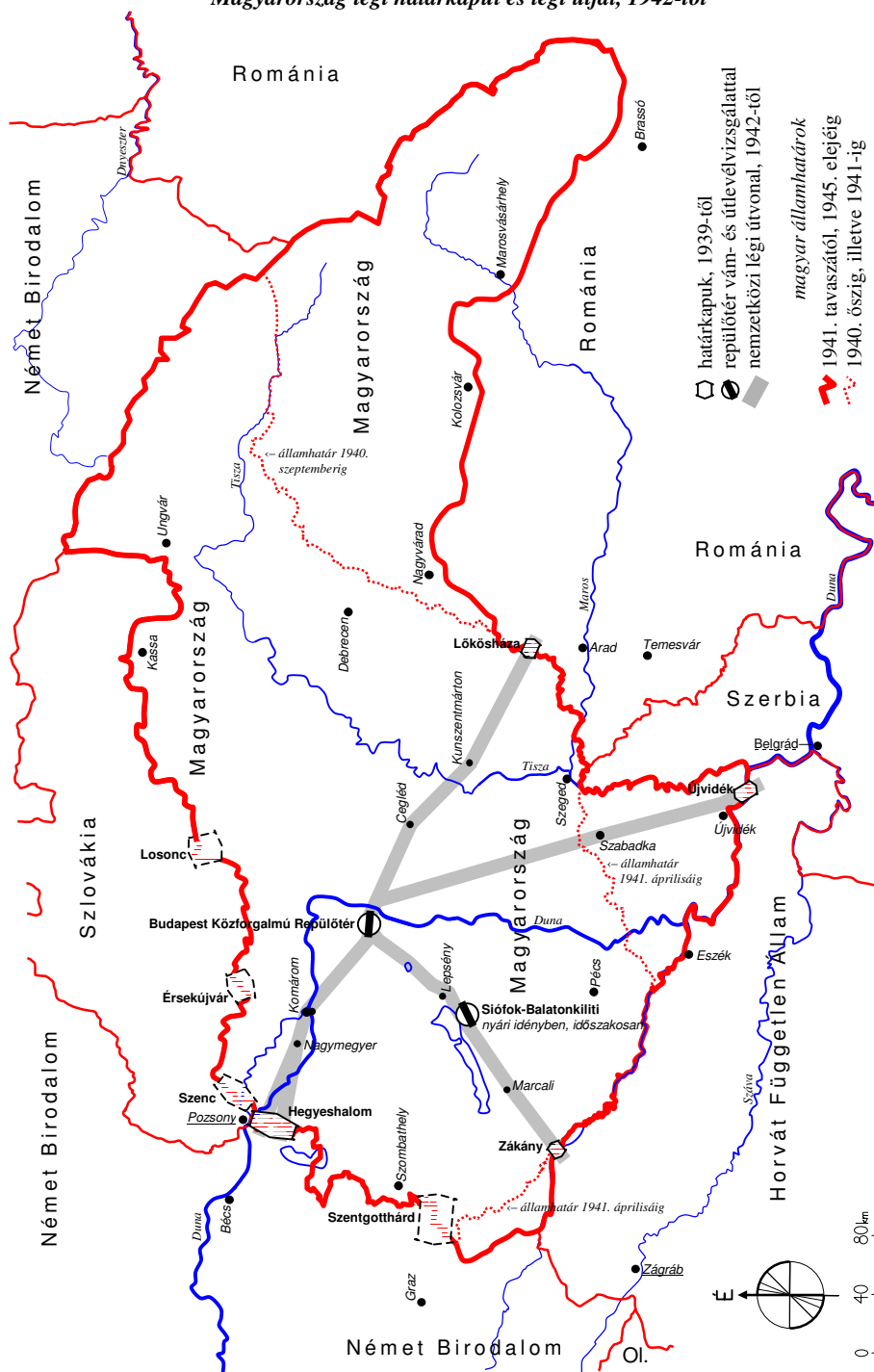
Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 1938. elején



Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

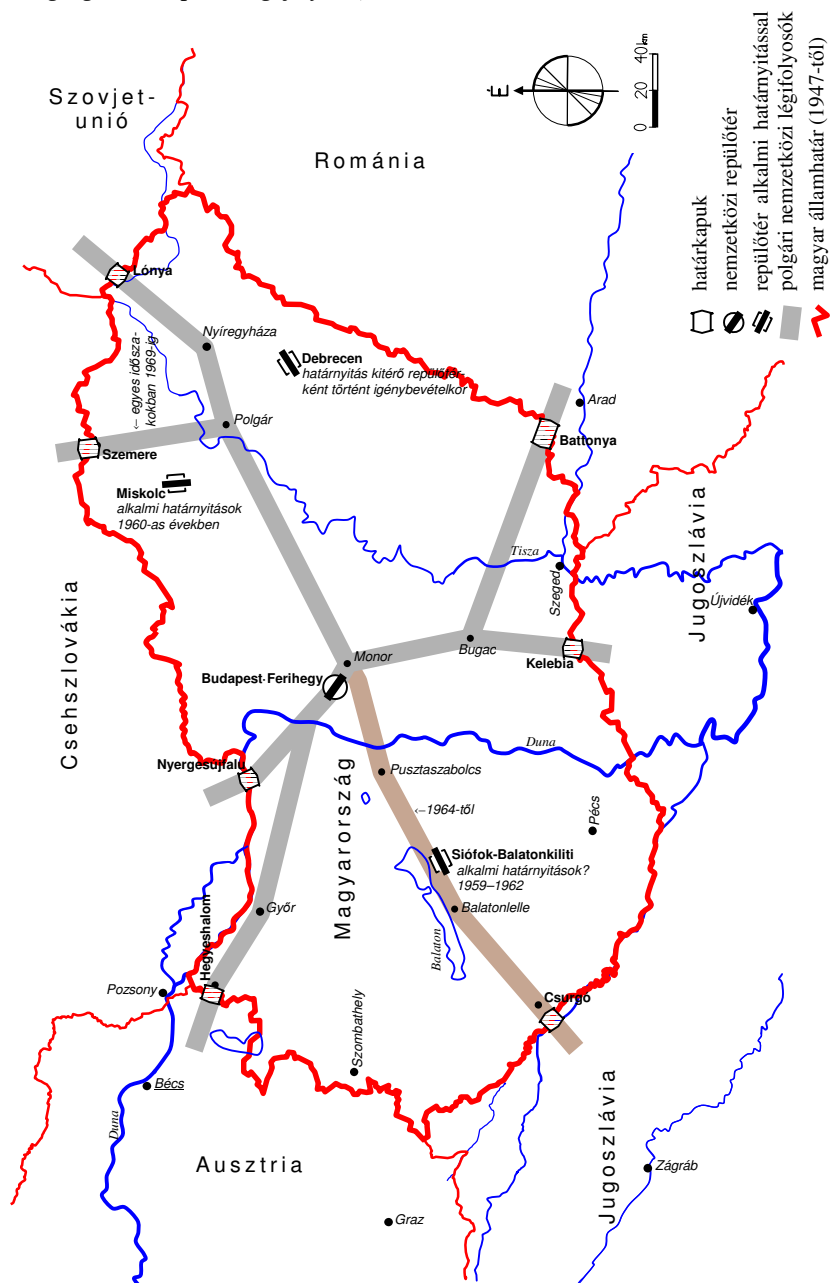
Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 1942-től



A térképen „Ol.” rövidítéssel Olaszország került jelölésre.

Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián a 63.171/1939. HM. r. és a 131.151/1942. HM. r. alapján

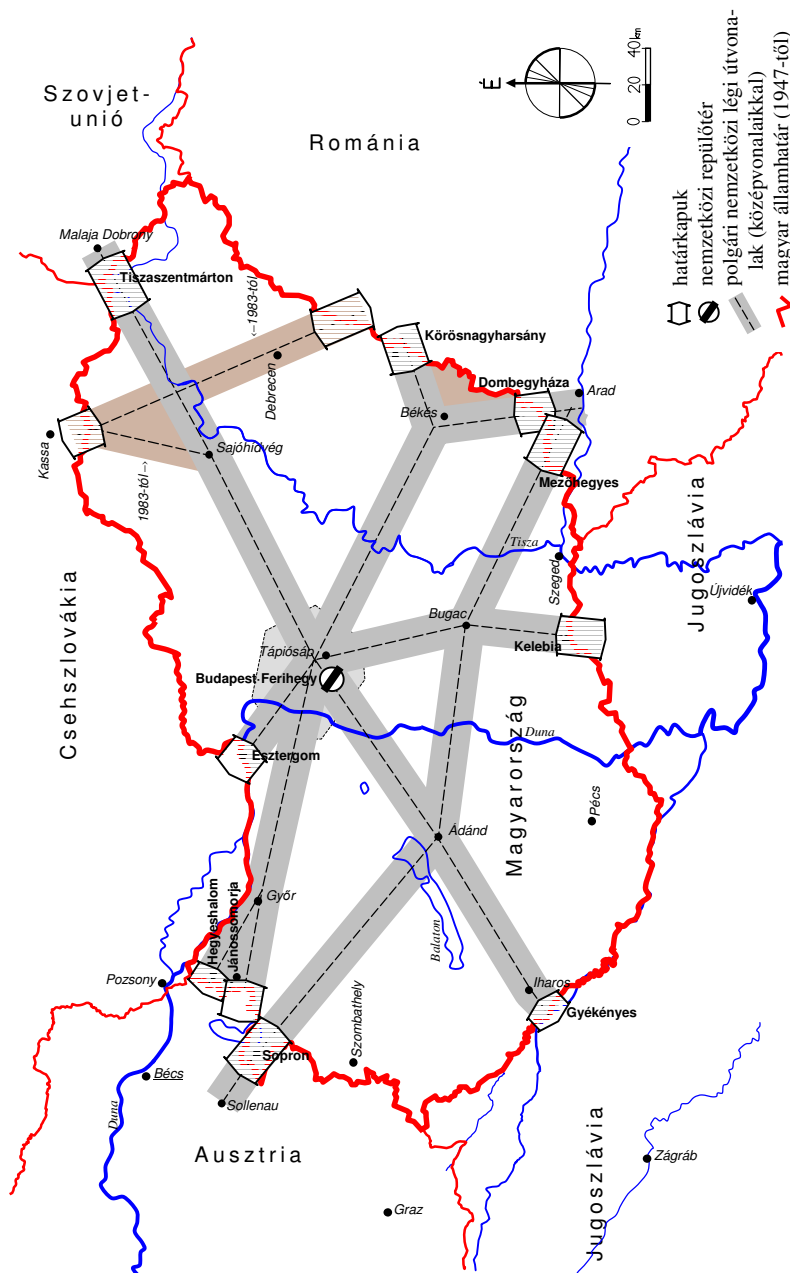
Magyarország légi határkapui és légi folyosói, az 1950-es évek utolsó harmadától és az 1960-as években



A barna színnel jelölt légi folyosó 1964-től állt a polgári légiközlekedés rendelkezésére.

Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

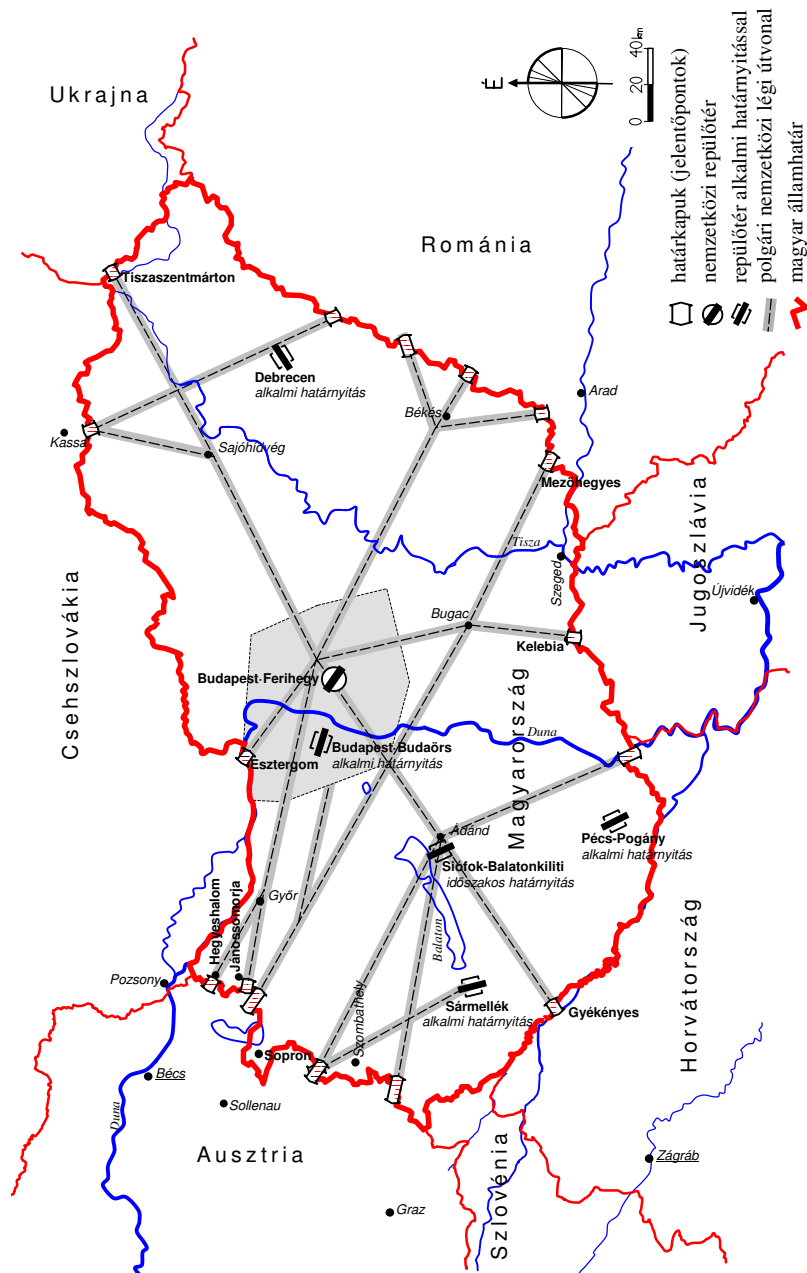
Magyarország légi határkapui és légi folyosói, 1974-től



A barna színnel jelölt légi folyosók, illetve az azok által közrezárt területek 1983-tól álltak a polgári légi-
közlekedés rendelkezésére.

Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

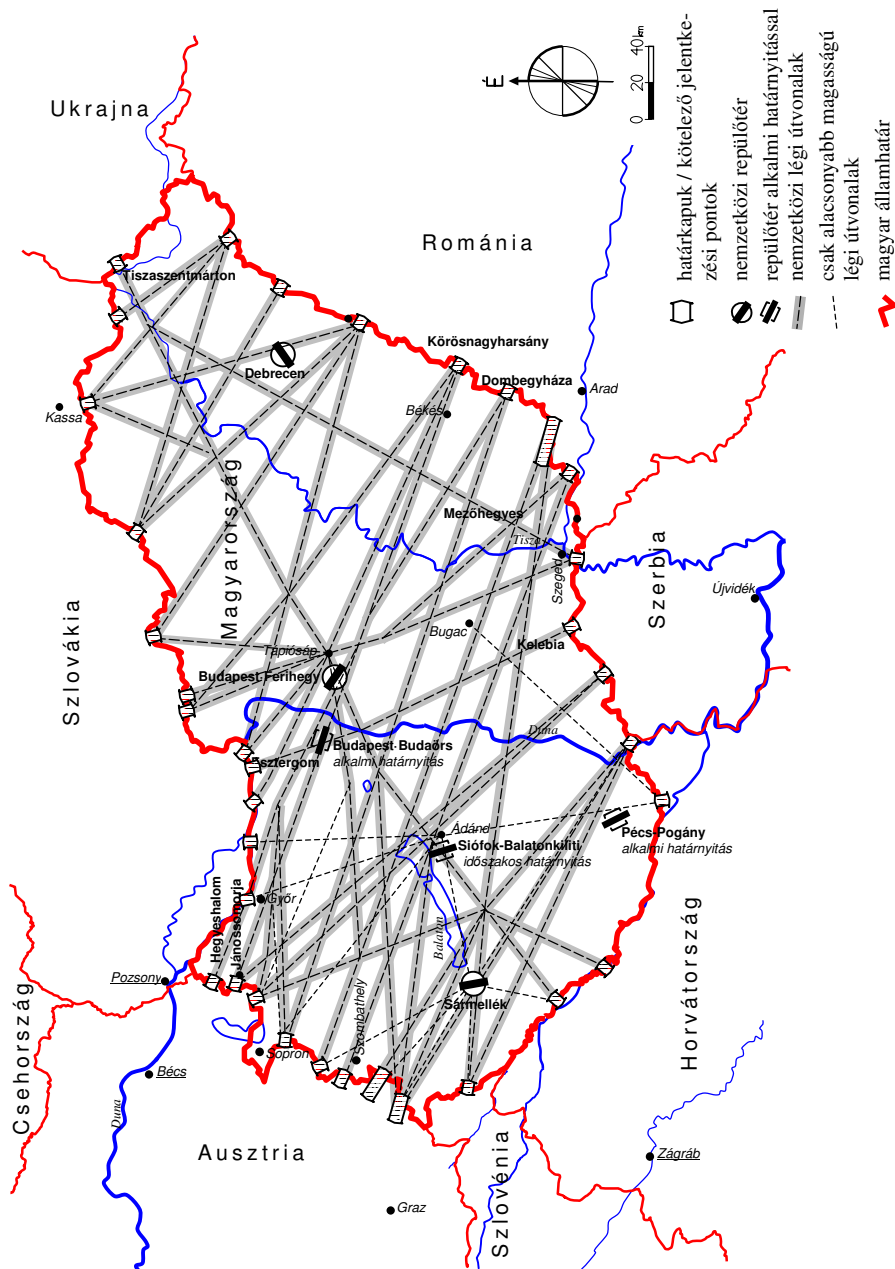
Magyarország légi határkapui és légi újtjai, 1992-ben



E térképen csak nemzetközi, menetrend vagy szerződés szerinti légi forgalommal 1992. és 2001. között rendelkező repülőterek, valamint az időszakos határnyitással rendelkező Siofok-Kiliti repülőtér került jelölésre.

Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

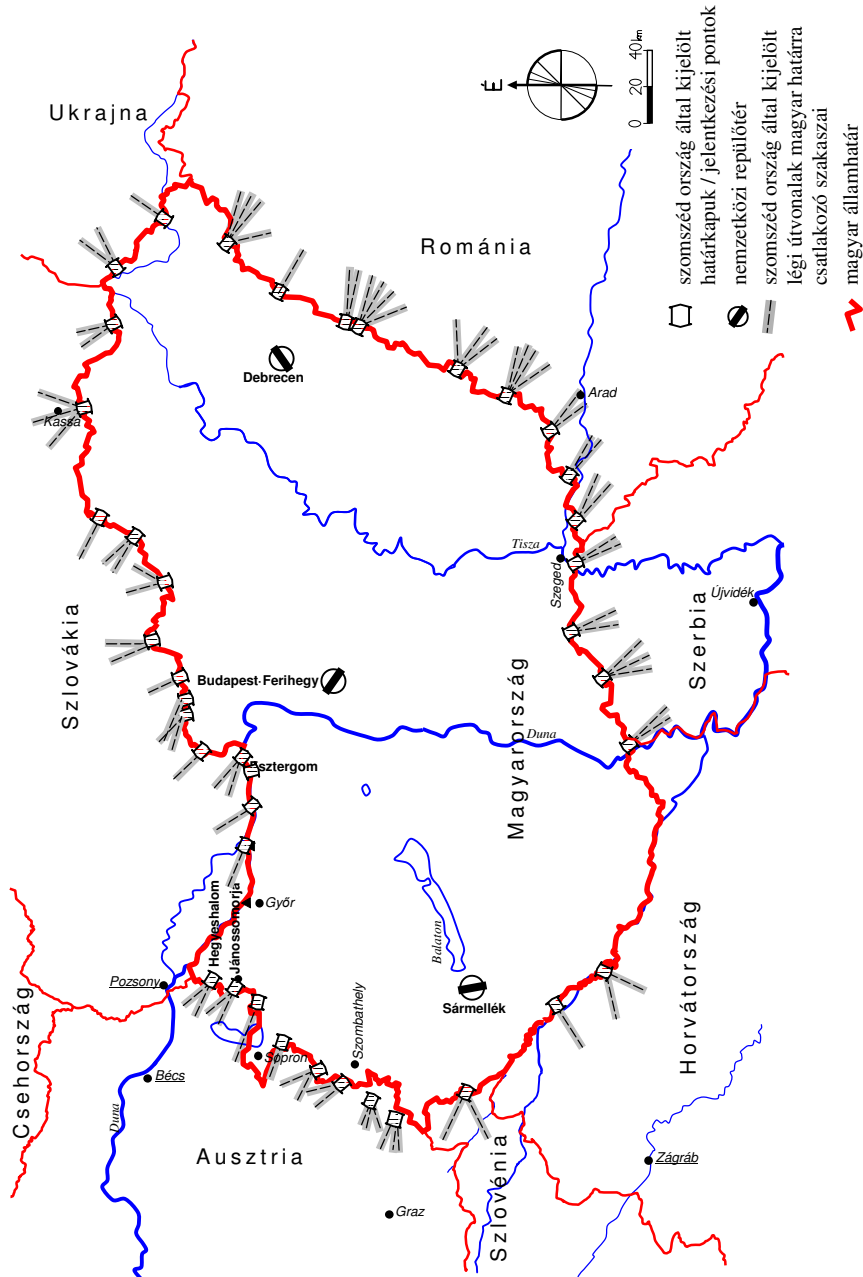
Magyarország légi határkapui és légi útjai, 2003-ban



E térképen az állandó és az ideiglenes légi határforgalommal rendelkező repülőterek is jelölésre kerültek. E térkép tájékoztató jellegű, légi közlekedési navigáció során nem alkalmazható.

Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

Magyarország légi határkapui és légi útjai, 2015-től



E térképen csak az állandó légi határforgalommal rendelkező repülőterek kerültek jelölésre. E térkép tájékoztató jellegű, légi közlekedési navigáció során nem alkalmazható.

Szerkesztette és rajzolta: SOM Krisztián

**A budapesti repülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső, menetrend szerinti
utasszállító légi járatainak kiindulási és célállomásai, 1922-től 1945-ig**

kiindulási / célrepülőtér*	a kapcsolat időszaka	kapcsolatot fenntartó légitársasági vállalat**
Akyab (ma: Sittwe; Brit India)	1931–1934	KLM
Alexandria (Egyiptom)	1936–1939#	KLM
Allahabad (Brit India)	1931–1939#	KLM
Alor Star (Brit Malájföld)	1931–1936	KLM
Amszterdam (Hollandia)	1931–1939#	KLM
Arad (Románia)	1922–1923; 1938–1941	CFRNA; LARES
Athén (Görögország)	1931–1944::	Deutsche Lufthansa; KLM
Bagdad (Irak)	1931–1939#	Deutsche Lufthansa; KLM
Bangkok (Sziám > Thaiföld)	1931–1939#	KLM
Bászra (Irak)	1936–1939#	KLM
Batávia (Holland Kelet-Indiák)	1931–1939#	KLM
Bécs-Aspern (Ausztria) ↔ Budapest-Mátyásföld, majd a Budapesti („budaörsi”) Közforgalmi Repülőtér	1922–1944::	Ala Littoria; Avio Linee Italiane; CFRNA > CIDNA > Air France; ČLS; Deutsche Lufthansa; Imperial Airways; LARES; KLM; ML Rt. > MALERT; ÖLAG
.....Nussdorf/Jedlesee ↔ Budapest-Szt. Gellért rkp.	1923–1925	Aeroexpress Rt.
Belgrád (Jugoszlávia)	1923–1944::	Aeropot; CFRNA > CIDNA > Air France; Deutsche Lufthansa; KLM; ML Rt. > MALERT
Berlin (Németország)	1930–1944::	Deutsche Lufthansa; LARES; MALERT
Breslau (Németország)	1940–1944::	Deutsche Lufthansa; MALERT
Brüsszel (Belgium)	1937–1939	Imperial Airways
Bukarest (Románia)	1922–1944	CFRNA > CIDNA > Air France; Deutsche Lufthansa; LARES; KLM; ML Rt. > MALERT
Busehr (másként: Bushire; Irán)	1931–1936	KLM
Calcutta (Brit India)	1931–1939#	KLM
Damaszkusz ([francia] Szíria) ←	1938–1939#	Deutsche Lufthansa
Franfurt am Main (Németország)	1937–1939#	British Airways; Imperial Airways
Gáza (Brit Palesztína)	1931–1936	KLM
Gdynia (Lengyelország)	1939–1939#	LOT; MALERT
Genf (Svájc)	1930	Balair
Graz (Ausztria)	1926–1928	ML Rt.
Helsinki (Finnország)	1939–1939#	LOT
Herat (Afganisztán) ←	1938–1939#	Deutsche Lufthansa
Isztambul (Konstantinápoly; Török.)	1922–1932; 1939–1940	CFRNA > CIDNA; Deutsche Lufthansa
Jask (Bandar-e-Dzsaszk; Irán)	1931–1939#	KLM
Jodhpur (Brit India)	1931–1939#	KLM
Kabul (Afganisztán) ←	1938–1939#	Deutsche Lufthansa
Kairó (Egyiptom)	1931–1936	KLM
Karachi (Brit India)	1931–1939#	KLM
Kaunas (Litvánia)	1939–1939#	LOT
Klagenfurt (Ausztria)	1931–1934	MALERT
Konstantinápoly	lsd. Isztambul	
Köln (Németország)	1935–1937	Imperial Airways
Krakkó (Lengyelország)	1938–1939#	LOT; MALERT
Lipce (Németország)	1931–1939#	KLM
Lod / Lydda (Brit Palesztína)	1936–1939#	KLM; Imperial Airways
London-Croydon (Egyesült Királys.)	1935–1939#	ČLS; KLM; Imperial Airways
.....Heston	1939–1939#	British Airways

kiindulási / célrepülőtér*	a kapcsolat időszaka	kapcsolatot fenntartó légiforgalmi vállalat**
Medan (Holland Kelet-Indiák)	1931–1932; 1936–1939#	KLM
Marsza Matruh (Egyiptom)	1931–1936	KLM
Milánó (Olaszország)	1939–1943	Avio Linee Italiane
München (Németország)	1924; 1930; 1936–1939#	Air France; Balair; Deutsche Lufthansa; MALERT; ÖLAG
Nürnberg (Németország)	1926–1938	CIDNA > Air France; KLM
Palembang (Holland Kelet-Indiák)	1931–1939#	KLM
Párizs (Franciaország)	1922–1939#	CFRNA > CIDNA > Air France
Penang (Brit Malájföld)	1936–1939#	KLM
Prága (Csehszlovákia)	1922–1939#; 1941–1943 körül	CFRNA > CIDNA > Air France; ČLS; ČSA; Deutsche Lufthansa; Imperial Airways; KLM; MALERT
Pozsony (Csehszlovákia)	1938–1939#; 1942	ČSA; MALERT
Rangoon (Brit India)	1931–1939#	KLM
Riga (Lettország)	1939–1939#	LOT
Rodosz (Olaszorsz.-Dodekanészosz)	1936–1939#	Deutsche Lufthansa; KLM
Róma (Olaszország)	1935–1937; 1939–1940	Ala Littoria; LOT; MALERT
Rotterdam (Hollandia)	1937–1939#	ČLS; KLM
Salo (Olaszország)	1943	Ala Italiana
Salzburg (Ausztria)	1936–1939#	Deutsche Lufthansa; MALERT
Strassbourg (Franciaország)	1922–1939#	CFRNA > CIDNA > Air France
Szingapúr (Brit Malájföld)	1933–1939#	KLM
Szófia (Bulgária)	1932; 1938–1944::	CIDNA; Deutsche Lufthansa
Tallinn (Észtország)	1939–1939#	LOT
Teherán (Irán) ←	1938–1939#	Deutsche Lufthansa
Thesszaloniki (Görögország)	1936–1944::	Deutsche Lufthansa
Varsó (Lengyelország)	1938–1939#	LOT; MALERT
Velence (Olaszország)	1931–1943	Ala Littoria; Avio Linee Italiane; LOT; MALERT
Vilnius (Lengyelország)	1939–1939#	LOT
Zágráb (Független Horvát Állam)	1941–1943	Avio Linee Italiane
Zürich (Svájc)	1930; 1936–1939#	Austroflug; Balair; Deutsche Lufthansa; MALERT

* A városoknak otthont adó országok nevei elsősorban a kapcsolat fennállása idején hivatalos megnevezést jelölik. Ahol külön jelölve nincs, ott minden esetben a központi budapesti (1922–1937 / 1937–1938 mátyásföldi; 1937-ben, majd 1938-tól a „budaörsi”) repülőtér viszonylatai kerültek ismertetésre.

** Az abc-rendben közölt légitársasági vállalatok esetleges rövidítéseinek ismertetése a „Vállalatok, szervezetek, intézmények, hatóságok és hivatalok rövidítései” című felsorolásban található.

E táblázatban a „#” jel a II. világháború 1939. szeptemberi kitérője, a „::” jel pedig a célrepülőtérhez közeledő hadműveletek miatt felfüggesztett viszonylatot jelöli; a településnév után a „←” jelzés a csak Budapest felé, egyirányban fennálló kapcsolatot ismerteti.

Az ismertetett légitársaságok számos esetben a fennálló kapcsolat idején csak rövidebb-hosszabb időszakban repültek a magyar főváros és a megnevezett település repülőtere között. Egyes viszonylatok időszakosan, csak nyári menetrendi időszakban álltak fent. Kettő vagy több légitársaság által közösen üzemeltetett járatok esetében itt csak az olvasható, amelynek repülőgépeivel teljesítették az adott viszonylatot.

Összeállította és szerkesztette: SOM Krisztián; a források a fejezetek útvonal-ismertetéseinél találhatóak.

A budapesti központi repülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső, menetrend szerinti utasszállító légi járatainak kiindulási és célállomásai, 1945-től 2019-ig

kiindulási / célrepülőtér*	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság **
Abadan (Irán) ←	1958	KLM
Abu Dhabi (Egy. Arab Emírátságok)	1989–1993	MALÉV
Accra (Ghána)	1977–1982 körül	Aeroflot
Aden (Jemeni Demokratikus Közt.)	1987–1991	Alyemda
Algír (Algéria)	1967–1972; 1974–1975; 1977–1992; 2016–2020...	Aeroflot; Air Algérie; Interflug; LOT; MALÉV
Amman (Jordánia)	2007–2012; 2018–2020...	MALÉV; Royal Jordanian; Ryanair
Amszterdam (Hollandia)	1956–Ø2008–2020...	Delta Air Lines; KLM; MALÉV; Sky Europe; Wizz Air
Arad (Románia)	1947–1950≤	TARS
Asztana (Kazahsztán; a város neve 2019. márciusától Nur-Szultan)	2017–2020...	Wizz Air
Athén (Görögország)	1957–Ø2008–2012; 2013– 2020...	Aegean Airlines; LOT; KLM; MALÉV; Olympic Airways; Ryanair; SAS; Sky Europe; Wizz Air
Atlanta (Amerikai Egy. Államok)	1996–1998	Delta Air Lines
Atyrau (Kazahsztán)	≥1995≤; 1998–2004	Air Kazakhstan
Bahrein (Manama repülőtér)	1991–1994	MALÉV
Bagdad (Irak)	1959–1963; 1976–1990	ČSA; Iraqi Airways; KLM; MALÉV; SAS
Baku (Azerbajdzsán)	2013–2014; 2016–2020...	Wizz Air
Bamako (Mali)	1967–1971; 1976–1988	Interflug; Aeroflot
Bangkok (Thaiföld)	1957–1958; 1996–2001; 2005–2008	KLM; MALÉV
Barcelona (Spanyolország)	1974–Ø2008–2020...	ClickAir; Iberia; MALÉV; Ryanair; Sky Europe; SmartWings; Vueling; Wizz Air
Batávia	lsd. Jakarta	
Bázel (Svájc)	2006–Ø2009–...	easyJet; Sky Europe; Swiss International Air Lines
Beauvais-Tillé (Franciaország)	2004–Ø2008–...	Wizz Air
Bécs (Ausztria)	1947–Ø2008–2020...	Aeroflot; Austrian Airlines; Delta Air Lines; MALÉV; Pan Am
Beijing (Kínai Népköztársaság)	lsd. Peking	
Bejrút (Libanon)	1957–1962; 1966–1975; 1977–1982::; 1982– 1985::; 1991–2012	Austrian Airlines; ČSA; KLM; MALÉV; Middle East Airlines; SAS
Belgrád (Jugoszlávia > Szerbia)	1947–1949; 1954–1992; 2010–2012; 2013–2019	Aeroflot; Air Serbia; Belavia; Deut- sche Lufthansa > Interflug; JAT; JUS- TA; LOT; Lufthansa; MASZOVLET > MALÉV; SAS
Bergamo (Olaszország)	lsd. Milánó-Bergamo	
Berlin-Schönefeld (Németország, NDK > NSzK)	1954–1995; 2004–Ø2008– ...	Deutsche Lufthansa > Interflug; easy- Jet; MASZOVLET > MALÉV; Ryanair; TAROM
.....Tegel	1995–Ø2008–...	Air Berlin; easyJet; Lufthansa; MA- LÉV
Biak (Holland Új-Guinea)	1958	KLM
Birmingham (Egyesült Királyság)	2012–2013; 2015–2020...	Jet2.com; Ryanair; Wizz Air
Bissau (Guinea-Bissau)	1976–1991	Aeroflot
Bologna (Olaszország)	2002–2007	MALÉV; Sky Europe
Brazzaville (Kongói Köztársaság)	1978–1982≤	Aeroflot
Bréma (Németország)	2007–Ø2008–2009	Ryanair

kiindulási / célrepülőtér*	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság **
Bristol (Egyesült Királyság)	2004–2006; 2007–2010; 2012–2020...	<i>easyJet; Ryanair</i>
Brüsszel (Belgium)	1957–Ø2008–2020...	<i>MALÉV; SABENA; SN Brussels Airlines; TAROM</i>
Brüsszel-Charleroi (Belgium)	lsd. Charleroi	
Buenos Aires (Argentína)	1983–1986	<i>Aeroflot</i>
Bukarest-Băneasa (Románia)	1947–1965; 2007	<i>Deutsche Lufthansa > Interflug; MA-SZOVLET > MALÉV; Sky Europe; TARS > TAROM; Wizz Air</i>
.....·Otopeni	1965–2020...	<i>Interflug; MALÉV; Pan Am; Swissair; TAROM; Wizz Air</i>
Burgasz (Bulgária)	1971; 1973–1976; 1980–1981; 1983; 1990; 2006–2020...	<i>Balkan; MALÉV; Sky Europe; Wizz Air</i>
Casablanca (Marokkó)	1977–1991; 1996	<i>Aeroflot; Royal Air Maroc</i>
Charleroi (Belgium)	2005–Ø2008–...	<i>Wizz Air</i>
Chicago (Amerikai Egy. Államok)	2018–2019...	<i>LOT</i>
Chisinau (Moldávia)	lsd. Kisinyov	
Conakry (Guineai Köztársaság)	1967–1971	<i>Interflug</i>
Constanța (Románia)	1964; 1970–1976≤; 2005–2007	<i>KLM; MALÉV</i>
Cork (Írország)	2005–2007; 2019–2020...	<i>MALÉV; Ryanair</i>
Csengdu (Kínai Népköztársaság)	2019–2020...	<i>Shanghai Airlines</i>
Csungking (Kínai Népköztársaság)	2019–2020...	<i>Hainan Airlines</i>
Dakar (Szenegál)	1976–1988	<i>Aeroflot</i>
Damaszkusz (Szíria)	1957–1963; 1965–2002; 2003–2012	<i>KLM; MALÉV; Syrian Arab Airlines</i>
Doha (Katar)	1989–1993; 2011–2020...	<i>MALÉV; Qatar Airways</i>
Doncaster-Sheffield (Egy. Kir.)	2018–2020...	<i>Wizz Air</i>
Dortmund (Németország, NSzK)	2004–Ø2008–...	<i>easyJet</i>
Drezda (Németország, NDK > NSzK)	1967–1993	<i>Interflug; MALÉV</i>
Dubai Nemzetközi Repülőtér (ICAO kód: OMDW; Egyesült Arab Emírátságok)	1985–1994; 2008–2010; 2014–2020...	<i>Emirates; MALÉV; Smart Wings</i>
.....·Al Maktoum Nemzetközi Repülőtér (ICAO: OMDB)	2013–2020...	<i>Wizz Air</i>
Dublin (Írország)	1999–2020...	<i>Aer Lingus; MALÉV; Ryanair</i>
Dubrovnik (Jugoszlávia > Horváto.)	1965–1976≤; 1980–1981; 1989–1990; 2004–2007	<i>JAT; MALÉV; Pan Am; Sky Europe</i>
Düsseldorf (Németország, NSzK)	1957–1958; 1964; 1966–1967; 1968–Ø2008–2020...	<i>Air Berlin; Eurowings; KLM; Lufthansa; MALÉV; Pan Am; SAS</i>
Dzsakarta (Indonézia)	lsd. Jakarta	
East Midlands-Nottingham (Egyesült Királyság)	2007–2010; 2013–2020...	<i>Jet2; Ryanair</i>
Edinburgh (Egyesült Királyság)	2011–2020...	<i>Jet2; Ryanair; izz Air</i>
Eilat-Ovda (Izrael)	2015–2020...	<i>Ryanair; Wizz Air</i>
Eindhoven (Hollandia)	2006–Ø2008–...	<i>Wizz Air</i>
Erfurt (Németország, NDK > NSzK)	1970–1990≤	<i>Interflug; MALÉV</i>
Firenze (Olaszország)	2006–2007	<i>Meridiana</i>
Fiume (Jugoszlávia > Horvátország)	lsd. Rijeka	
Frankfurt am Main (Németország, NSzK)	1956–Ø2008–2020...	<i>KLM; Lufthansa; MALÉV; Pan Am</i>
Freetown (Sierra Leone)	1969–1971	<i>Interflug</i>

kiindulási / célrepülőtér*	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság **
Genf (Svájc)	1993–1995; 2003–Ø2009– ...	<i>easyJet Switzerland; MALÉV; Swissair</i>
Girona-Costa Brava (Spanyolorsz.)	2004–2006	<i>Wizz Air</i>
Glasgow-Prestwick (Egyesült Kir.)	2007–2009; 2010; 2015– 2020...	<i>Ryanair; Wizz Air</i>
Göteborg (Svédország)	2005–Ø2008–2012	<i>MALÉV; Wizz Air</i>
Graz (Ausztria)	1991–1992	<i>Aviaexpress</i>
Hahn (.....-Frankfurt am Main; Németország, NSzK)	2004–Ø2008–...	<i>Ryanair; Wizz Air</i>
Hamburg (Németország, NSzK)	1988–Ø2008–...	<i>Air Berlin; Eurowings; Lufthansa; MALÉV</i>
[Harkov (Harkiv; Ukrajna)	2020–2020...	<i>Ryanair]</i>
Helsinki (Finnország)	1962–Ø2008–2020...	<i>Balkan; Blue1; Finnair; MALÉV; Nor- wegian Air; Sterling</i>
Heraklion (Görögország)	2006	<i>Wizz Air</i>
Hszian (Xi'an; Kínai Népköztárs.)	2019–2020...	<i>Sanghai Airlines</i>
Hurgada (Egyiptom)	2015	<i>Wizz Air</i>
Iasi (Románia)	2009	<i>MALÉV</i>
Ilha do Sal (Zöld-foki-szigetek)	1977–1982≤	<i>Aeroflot</i>
Isztambul-Atatürk (korábban:-Yeşilköy; Törökország)	1956–1964; 1967–2019	<i>Austrian Airlines; Iraqi Airways; KLM; MALÉV; Turkish Airlines</i>
.....-Sabiha Gökçen	2007; 2013–2019	<i>Pegasus; Sky Europe; Wizz Air</i>
..... Repülőtér (név nélkül)	2019–2020...	<i>Turkish Airlines</i>
Jakarta (azelőtt: Batávia; Indonézia)	1957	<i>KLM</i>
Jekatyerinburg (Oroszország)	2004; 2007–2009; 2012	<i>MALÉV; Ural Airlines</i>
Kairó (Egyiptom)	1956–2020...	<i>Egyptair; KLM; LOT; MALÉV; SAS</i>
Karachi (Pakisztán)	1957–1958	<i>KLM</i>
Kassa (Csehszlovákia)	1964–1965; 1994	<i>Aviaexpress; MALÉV</i>
Katowice (Lengyelország)	2004–2005≤	<i>Wizz Air</i>
Kaunas (Litvánia)	1993–1997≤	<i>Air Lithuania</i>
Kazany (Oroszország)	2019–2020...	<i>Wizz Air</i>
Khartúm (Szudán)	1959–1960; 1963–1964	<i>KLM; SAS</i>
Kijev-Zsuljani (Szovjetunió > Uk- rajna)	1947–1959; 2012–2020...	<i>Aeroflot; MALÉV; Wizz Air</i>
.....-Boriszpil	1959–1962; 1966–2012; 2017–2020...	<i>Aeroflot; AeroSvit; Air Ukraine; MA- LÉV; Ukraine International Airlines</i>
Kisinyov (Moldávia)	1997–2012	<i>Moldavian Airlines</i>
Kolozsvár (Románia)	1999–2012; 2016–2018	<i>Carpatair; MALÉV; Wizz Air</i>
Konstanca (Románia)	lsd. Constanța	
Koppenhága (Dánia)	1957–Ø2008–2020...	<i>Balkan; Finnair; MALÉV; Ryanair; SAS; Sky Europe; Sterling; TAROM</i>
Korfu (Görögország)	2005–2006≤	<i>Wizz Air</i>
Köln (Németország, NSzK)	1957–1967; 1990–1997≤; 2003–Ø2008–...–2020...	<i>Eurowings; Germanwings; Lufthansa; MALÉV; SABENA</i>
Krakkó (Lengyelország)	1967; 1975–1976; 2003– ...–2007	<i>LOT; MALÉV</i>
Kutaiszi (Grúzia)	2014–2020...	<i>Wizz Air</i>
Kuvait (Kuvait)	1979–1990;; 1992–1993	<i>MALÉV</i>
Lagos (Nigéria)	1969–1970	<i>Aeroflot</i>
Larnaca (Ciprusi Köztársaság)	1979–2020...	<i>Cyprus Airways; MALÉV; Wizz Air</i>
Leeds Bradford (Egy. Királyság)	2012–2013; 2014–2019...	<i>Jet2</i>
Leningrád (Szovjetunió)	lsd. Szentpétervár	
Lipcse (Németország, NDK > NSzK)	1963–1991; 1992–1993	<i>Interflug; MALÉV</i>
Lisszabon (Portugália)	2004–Ø2008–2020...	<i>Ryanair; TAP; Wizz Air</i>

kiindulási / célrepülőtér*	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság **
Liverpool (Egyesült Királyság)	2004–2009; 2016–2020...	<i>easyJet; Ryanair; Wizz Air</i>
Ljubljana (Szlovénia)	1993–1994; 2004–2009	<i>Air Service Hungary; MALÉV</i>
London-Central (később:Heathrow; Egyesült Királys.)	1961–2020...	<i>British European Airways > British Airways; Iraqi Airways; MALÉV; Pan Am</i>
.....City	2019–2020...	<i>LOT</i>
.....Gatwick	1998–2020...	<i>easyJet; MALÉV; Norwegian Air Shuttle; Wizz Air</i>
.....Luton	2004–2020...	<i>easyJet; Wizz Air</i>
.....Southend	2017–2020...	<i>easyJet; Flybe</i>
.....Stansted	2003–2007; 2012–2020...	<i>MALÉV; Ryanair; Sky Europe</i>
Luanda (Angola)	1977–1988	<i>Aeroflot</i>
Luxemburg (Luxemburg)	1968–1970; 1992–1993; 2003–2004	<i>MALÉV; Luxair</i>
Lviv (Lviv; Szovjetunió > Ukrajna)	1947–1962; 1993–1994	<i>Aeroflot; Aviaexpress</i>
Lyon (Franciaország)	2004–Ø2008–2009	<i>MALÉV</i>
Madrid (Spanyolország)	1971–Ø2008–2020...	<i>Iberia; MALÉV; SmartWings; Wizz Air</i>
Malaga (Spanyolország)	2005–Ø2008–2011	<i>MALÉV</i>
Malmö-Sturup (Svédország)	2005–Ø2008–2020...	<i>Wizz Air</i>
Málta (Luqa; Málta)	1984–1988; 1997; ≥2005– Ø2008–...	<i>Aeroflot; Air Malta</i>
Manchester (Egyesült Királyság)	2001–2002; 2004–2020...	<i>easyJet; Jet2; MALÉV; Ryanair</i>
Manila (Fülöp-szigetek)	1958	<i>KLM</i>
Manston (Egyesült Királyság)	2005	<i>EUJet</i>
Marosvásárhely (Románia)	2005–2016; 2018–2020...	<i>MALÉV; Wizz Air</i>
Marrakes (Marokkó)	2017–2019...	<i>Ryanair</i>
Milánó-Linate (Olaszország)	1964–1990; 1996–1998	<i>Alitalia; MALÉV</i>
.....Malpensa	1990–1996; 1998–Ø2008– 2020...	<i>Alitalia; MALÉV; Wizz Air</i>
.....Bergamo	2003–Ø2008–...–2020...	<i>Ryanair; Sky Europe; Wizz Air</i>
Minszk (Fehéroroszország)	2013–2020...	<i>Belavia</i>
Monasztir (Tunézia)	≥2001≤;	<i>Tunisair</i>
Monrovia (Libéria)	1981–1988	<i>Aeroflot</i>
Montreal (Kanada)	2015	<i>Air Transat; SkyGreece Airlines</i>
Moszkva-Domogyedovo (Szovjet- unió > Oroszország)	2008–2009	<i>MALÉV</i>
.....Seremetyevo	1959–2020...	<i>Aeroflot; MALÉV</i>
.....Vnukovo	1947–1959; 2013–2020...	<i>Aeroflot; MALÉV; Wizz Air</i>
.....Zsukovszkij	2019–2020...	<i>Ural Airlines</i>
München (Németország, NSzK)	1958–1962; 1963; 1964– Ø2008–2020...	<i>Air Berlin; Iberia; KLM; Lufthansa; MALÉV</i>
Nápoly (Olaszország)	2006–2007	<i>Sky Europe</i>
New York-J. F. Kennedy (Amerikai Egy. Államok) ^a	1966; 1975; 1989–2011; 2018–2020...	<i>American Airlines; Delta Air Lines; KLM; LOT; MALÉV; Pan Am</i>
Newark (Amerikai Egy. Államok)	1993–1994	<i>MALÉV</i>
Newcastle (Egyesült Királyság)	2004–2006	<i>easyJet</i>
Nice (Franciaország)	lsd. Nizza	
Nicosia (Ciprusi Köztársaság)	1965–1974	<i>MALÉV</i>
Niš (Szerbia)	2019	<i>Air Serbia</i>
Nizza (Nice; Franciaország)	≥2005–2007	<i>Sky Europe</i>
Nottingham (Egyesült Királyság)	lsd. East Midlands-...	
Nouadhibou (Mauritánia)	1977–1991	<i>Aeroflot</i>
Nur-Szultan (Kazahsztán)	lsd. Asztana	
Nürnberg (Németország, NSzK)	1992–1995≤	<i>NFD; Eurowings</i>
Nyköping	lsd. Stockholm-Skavsta	
Odessza (Ukrajna)	2002–2011; 2019–2020...	<i>MALÉV; Ryanair; Wizz Air</i>

kiindulási / célrepülőtér*	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság **
Oslo-Fornebu (Norvégia)	1969–1973	<i>MALÉV</i>
.....Gardermoen	1999–2002; 2004–Ø2008– ...–2020...	<i>MALÉV; Norwegian Air Shuttle; Wizz Air</i>
Ouagadougou (Felső Volta > Burkina Faso)	1983–1988	<i>Aeroflot</i>
Palma de Mallorca (Spanyolország)	2004–Ø2008–2018...	<i>Wizz Air</i>
Paphos (Ciprus)	2018–2020...	<i>Ryanair</i>
Párizs-Beauvais (Franciaország)	lsd. Beauvais-Tillé	
Párizs-Charles de Gaulle (Roissy; Franciaország)	1974–1975; 1990–Ø2008– 2020...	<i>Air France; MALÉV</i>
.....Le Bourget	1960–1977	<i>MALÉV</i>
.....Orly	1967–1990; 2003–2007	<i>Air France; MALÉV; Sky Europe; SmartWings</i>
Peking (Kínai Népköztársaság)	1998–2001; 2004–2012; 2015–2020...	<i>Air China; Hainan Airlines; MALÉV</i>
Philadelphia (Am. Egy. Államok)	2018–2019...	<i>American Airlines</i>
Pisa (Olaszország)	1990	<i>MALÉV</i>
Podgorica (Montenegró)	≥1998–2000≤; 2004–2012; 2017–2020...	<i>MALÉV; Montenegro Airlines; Wizz Air</i>
Pozsony (Csehszlovákia)	1947–1958; 1964–1965	<i>ČSA; MALÉV</i>
Prága (Csehszlovákia > Csehország)	1947–Ø2008–2020...	<i>ČSA; Deutsche Lufthansa > Interflug; Finnair; Iraqi Airways; MASZOVLET > MALÉV; Pan Am; Ryanair; SAS; SmartWings; TAP; TAROM; Wizz Air</i>
Pristina (Koszovó)	2003–2012; 2017–2020...	<i>MALÉV; Wizz Air</i>
Rabat (Marokkó)	1967–1969	<i>Aeroflot; Interflug</i>
Rangoon (Burma)	1957–1958	<i>KLM</i>
Riga (Lettország)	2000–2002	<i>Air Baltic</i>
Rijeka (Fiume; Jugoszlávia)	1977–1977≤; 1980–1983; 1993	<i>JAT; MALÉV</i>
Rodosz (Görögország)	2006	<i>Wizz Air</i>
Róma-Ciampino (Olaszország)	1960; 2004–Ø2008–...– 2020...	<i>MALÉV; Ryanair; Wizz Air</i>
.....Fiumicino	1960–Ø2008–2020...	<i>Alitalia; MALÉV; Sky Europe; Wizz Air</i>
Sal (Zöld-foki-szigetek)	lsd. Ilha do Sal	
Sanghaj (Kínai Népköztársaság)	2019–2020...	<i>Shanghai Airlines</i>
Split (Jugoszlávia > Horvátország)	1974–1977≤; 1980–1983; 2003–2007; 2010	<i>MALÉV; Sky Europe; Wizz Air</i>
Stockholm-Arlanda (Svédország)	1962–Ø2008–2020...	<i>MALÉV; Norwegian Air; SAS; Snowflake; Sterling; TAROM</i>
.....Bromma	1957–1962	<i>MALÉV; SAS; TAROM</i>
.....Skavsta (más néven: Stockholm-Nyköping)	2005–Ø2008–...–2020...	<i>Wizz Air</i>
Stuttgart (Németország, NSzK)	1989–Ø2008–...	<i>Delta Air Lines; Germanwings; Lufthansa; MALÉV</i>
Szarajevó (Bosznia és Hercegovina)	1999–2012; 2017–2020...	<i>Air Bosna; MALÉV; Wizz Air</i>
Szentpétervár (1991-ig Leningrád; Szovjetunió > Oroszország)	1970–2007; 2009–2011; 2013–2014; 2017–2020...	<i>Aeroflot; MALÉV; Pulkovo Airlines; Utair; Wizz Air</i>
Szimferopol (Szovjetunió)	1967; 1969–1988	<i>Aeroflot</i>
Szingapúr (Brit Malájföld)	1958	<i>KLM</i>
Szkopje (Macedónia)	1999–2012; 2017–2020...	<i>MALÉV; Wizz Air</i>
Szófia (Bulgária)	1948–1950; 1952–2012; 2016–2020...	<i>Bulgaria Air; Deutsche Lufthansa > Interflug; KLM; LOT; MALÉV; Syrian Arab Airlines; TABSO > Balkan; Wizz Air</i>
Szocsi (Szovjetunió)	1969–1988	<i>Aeroflot</i>

kiindulási / célrepülőtér*	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság **
Szöul (Koreai Köztársaság)	2019–2020...	LOT
Tallinn (Észtország)	1991	Aeroflot
Tbiliszi (Grúzia)	2018	MyWay Airlines
Teherán-Mehrabad (Irán)	2006	Caspian Airlines
Tel Aviv (Izrael)	1989–2020...	El Al; MALÉV; Ryanair; UP; Wizz Air
Temesvár (Románia)	1997–1998; 2002–2010	DAC Air; MALÉV
Thesszaloniki (Görögország)	1979–Ø2008–2020...	Aegean Airlines; MALÉV; Ryanair; SkyGreece Airlines; Wizz Air
Tirana (Albánia)	1949–1950; 1955–2012; 2017–2020...	Aeroflot; Deutsche Lufthansa > Interflug; LOT; MASZOVLET > MALÉV; Wizz Air
Toronto (Kanada)	1999–2007; 2015–2019...	Air Canada rouge; Air Transat; MALÉV; SkyGreece Airlines
Trieszt (Olaszország)	1989–1995	MALÉV
Tripoli (Líbia)	1976–1993; 1999–2004	Aeroflot; Interflug; Libyan Arab Airlines; MALÉV
Tunisz (Tunézia)	1967–1971; 1976–1991; 1993–2007≤	Aeroflot; LOT; MALÉV; Tunisair
Ungvár (Ukrajna)	1993–1994; 2009	Air Service Hungary; (MALÉV)
Várna (Bulgária)	1964; 1971; 1973–1976; 1980–1981; 1983; 1990; 2004–2011; 2016	Balkan; KLM; MALÉV; Sky Europe; Wizz Air
Varsó (Lengyelország)	1947–Ø2008–2020...	LOT; MASZOVLET > MALÉV; Wizz Air
Velence (Olaszország)	1947–1948; 1995–1996; 2002–Ø2008–...	AlpiEagles; Carpatair; MASZOVLET; MALÉV; Transadriatica; Sky Europe
Vilnius (Litvánia)	1991–1994; 2006–Ø2008–...	Air Baltic; Aviaexpress; Lithuanian Airlines; MALÉV
Zágráb (Jugoszlávia > Horvátország)	1965–1968; 1983; 1993–1994; 1999–2015	Aviaexpress; JAT; MALÉV; Qatar Airways; SAS
Zöld-foki-szigetek	Isd. Ilha do Sal	
Zürich (Svájc)	1959–Ø2009–2020...	Air Berlin; MALÉV; Sky Europe; Swiss International Airlines; Swissair

* A városoknak otthont adó országok nevei a kapcsolat fennállása idején hivatalos megnevezés szerint kerültek közlésre. A településnév után a „←” jelzés a csak Budapest felé, egyirányban fennálló kapcsolatot ismerteti. Minden esetben a budapesti központi (1947–1950 budaörsi; 1950-től ferihegyi) repülőtér viszonylatai kerültek ismertetésre.

** Az abc-rendben közölt légitársasági vállalatok esetleges rövidítései ismertetése a „Vállalatok, szervezetek, intézmények, hatóságok és hivatalok rövidítései” című felsorolásban található. Az ismertetett légitársaságok számos esetben a fennálló kapcsolat idején csak rövidebb–hosszabb időszakban repültek a magyar főváros és a megnevezett város repülőtere között. Egyes viszonylatok időszakosan, csak nyári (vagy téli) menetrendi időszakban álltak fent. Kettő vagy több légitársaság által közösen üzemeltetett járatok esetében itt csak az olvasható, amelynek repülőgépeivel teljesítették az adott viszonylatot.

^a Az amerikai Pan Am légitársaság menetrendjeiben számos időszakban szerepelt a Budapest–...–New York-JFK több-leszállásos viszonylat. Azonban számos évben ez nyugat-európai gyűjtő-elosztó repülőterén történő átszállást jelentett, még ha azonos járatszámon teljesítették is a különböző útszakaszokat. Ebből eredően, e táblázat csak az átszállás nélkül biztosított légi kapcsolatok éveit mutatja.

E táblázat csak a határforgalom-ellenőrzés alá eső viszonylatokat ismerteti. A 2008. évtől, illetve 2009-től Schengen-belső viszonylatává váló kiindulási és célállomások, illetve az oda járatokat üzemeltető légitársaságok részleteiben már nem kerülnek ismertetésre, számos helyen a viszonylat további, illetve későbbi alakulásának ismertetése is mellőzésre került. E táblázatban kapcsos zárójelek között szerepelnek a 2020-ban új útvonalként indított viszonylatok.

E mellékletben a „Ø” jelzés és az azt követő évszám a határforgalom-ellenőrzés megszűnésének kezdetét jelzi a tárgyalat város viszonylatában (azaz akkortól Schengen-belső viszonylat volt Magyarország tekintetében). A „::” jel a célországban folyó hadműveletek közelsége, vagy a fenálló biztonsági helyzet miatt

felfüggesztett viszonylatot jelöli. A „2020...” jelzés jelöli, hogy a könyv által tárgyalt időszak végén átívelve (még 2020. februárban is) fennállt a légi kapcsolat, a „...” jelölés a járat további fennállását jelzi, de arról további adatot már nem ismertet. Az évszámot követő „≤” jel azt jelzi, hogy az adott évben még működött a légi kapcsolat, későbbi adat azonban még nem áll rendelkezésre róla (jellemzően legfeljebb még további 1–2 évig üzemelt), az évszám előtt álló „≥” jel pedig azt mutatja, hogy az adott évben már üzemelt a viszonylat, korábbi fennállása még nem ismert. Amennyiben a kapcsolat megszűnésének és újakezdésének éve egymást követő év, akkor legalább két menetrendi félév kimaradt az üzemeltetésben.

Összeállította és szerkesztette: SOM Krisztián; a források a leíró fejezetek útvonal-ismeretéseinél találhatóak, valamint felhasználásra került a <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós oldal budapesti repülőtér viszonylati bontásai 2007 és 2019 között.

Egyes vidéki repülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső, menetrend szerinti utasszállító légi járatainak kiindulási és célállomásai, 1990-től 2019-ig

Budapest-Budaörs Repülőtér*		
kiindulási / célrepülőtér	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság
Ivano Frankovszk (Ukrajna)	1993	<i>Air Service Hungary</i>
Ljubljana (Szlovénia)**	1993–1994	<i>Air Service Hungary</i>
Ungvár (Ukrajna)**	1992–1994	<i>Air Service Hungary</i>

* A repülőtér 1950. májusa utáni menetrend szerinti légi kapcsolatai, amikor már Budapest-Ferihegy vette át a magyar főváros központi repülőtérének szerepét.

** A téli menetrendi időszak idején, 1993. november 15-e és 1994. április 15-e között Ferihegy 1-ről üzemelteték a járatok.

Debreceni Repülőtér		
kiindulási / célrepülőtér	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság
Bréma (Németország)	2005	<i>OLT</i>
Doncaster-Sheffield (Egy. Királyság)	2018–2020...	<i>Wizz Air</i>
Larnaca (Ciprusi Köztársaság)	2019–2020...	<i>Wizz Air</i>
London-Luton (Egyesült Királyság)	2012–2020...	<i>Wizz Air</i>
Moszkva-Vnukovo (Oroszország)	2017–2020...	<i>Wizz Air</i>
München (Németország)	2005; (Ø2015–2020...)	<i>OLT; (2015-től: Lufthansa)</i>
Tel Aviv (Izrael)	2017–2020...	<i>Wizz Air</i>
Ungvár (Ukrajna)	1992	<i>Air Service Hungary</i>

Sármelléki repülőtér		
kiindulási / célrepülőtér	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság
Berlin (Németország)	2006	<i>MALÉV</i>
Hahn (...-Frankfurt am Main; Németország)	2006–2007; (Ø2008)	<i>Ryanair</i>
Köln (Németország)	2007	<i>Germanwings</i>
London-Stansted (Egy. Királyság)	2006–2007; 2008	<i>Ryanair</i>
Moszkva-Vnukovo (Oroszország)	2014; 2016–2017	<i>UTair</i>
Koppenhága (Dánia)	2006	<i>MALÉV</i>
Stuttgart (Németország)	2005; 2006	<i>MALÉV</i>
Zürich (Svájc)	2005; 2006	<i>Helvetic Airways</i>

Pécs-Pogányi repülőtér		
kiindulási / célrepülőtér	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság
Bécs (Ausztria)	2006	<i>Austrian Airlines</i>

Szegedi repülőtér		
kiindulási / célrepülőtér	a légi kapcsolat időszaka	a kapcsolatot fenntartó légitársaság
Ljubljana (Szlovénia)	1993	<i>Farner Air Transport (Hungary)</i>
Trieszt (Olaszország)	1993	<i>Farner Air Transport (Hungary)</i>

E táblázat csak a határforgalom-ellenőrzés alá eső viszonylatokat ismerteti. A 2008. évtől, illetve 2009-től Schengen-belső viszonylatúvá váló kiindulási és célállomások, illetve az oda járatokat üzemeltető légitársaságok részleteiben már nem kerülnek ismertetésre.

E mellékletben a „Ø” jelzés és az azt követő évszám a határforgalom-ellenőrzés nélküli viszonylat kezdetét jelzi a tárgyalt város esetében (azaz Schengen-belső viszonylat volt Magyarország tekintetében). A „2020...” jelzés jelöli, hogy a könyv által tárgyalt időszak végén átvélve fennállt a légi kapcsolat. Kettő vagy több légitársaság által közösen üzemeltetett járatok esetében itt csak az olvasható, amelynek repülőgépeivel teljesítették az adott viszonylatot.

Összeállította és szerkesztette: SOM Krisztián; a források: lsd. a leíró fejezetek útvonal-ismertetéseinél.

**A budapesti repülőterek menetrend szerinti nemzetközi
járat- és utasforgalma, 1922. és 1944. között**

A budapesti repülőterek menetrend szerinti nemzetközi járat- és utasforgalma, 1922. és 1944. között				
év	járat (db) összesen	utas (fő)		áruforgalom (tonna) ^b
		be- és kilépő	átutazó ^a	
1922 ^c	365	357		n. a.
1923 ^d	1.243	1.557		[35,5]
1924 ^d	1.658	2.837		[84,7]
1925 ^d	1.689	2.352		[137,9]
1926	1.954	2.718		[167,5]
1927	2.613	4.133		[261,0]
1928	2.534	4.229		[293,6]
1929	2.569	4.099		[274,7]
1930	3.593	7.962		[339,8]
1931	3.146	6.564		[295,3]
1932	2.288	6.439		[175,7]
1933	2.257	4.688	2.284	[312,1]
1934	2.370	8.179		[270,6]
1935	3.005	6.756	5.954	[333,7]
1936	3.558	18.635		[313,6]
1937	3.834	23.912		[454,7]
1938	4.689	14.094	14.165	107,0
1939 ^e	2.241	14.962	15.814	137,5
1940	3.275	8.022	9.339	147,0
1941	3.603	12.959	12.191	208,5
1942	n. a.	9.864	10.442	139,2
1943	n. a.	3.961	8.780	105,2
1944 ^f	n. a.	1.902	n. a.	31,6

^a Az átutazó („átmenő”) alatt azok voltak értendőek, akik a kiindulási államból, Budapest érintésével és ugyanazzal a járatral egy harmadik ország felé folytatták útjukat. Az átszálló – azaz járatot váltó – légi utasok a be- és kiléptek között szerepelnek.

^b Érkezett és indított nemzetközi posta- és áruforgalom, az átutazó teheráru és az utasok poggyászaik nélkül. A kapcsos zárójelek között közölt adatok az átmenő árut és postát is tartalmazzák.

^c A mátyásföldi repülőtér 1922. május 2-tól fogadott menetrend szerinti nemzetközi légi járatokat.

^d A mátyásföldi és a Budapest Szent Gellért téri repülőterek forgalma együttesen.

^e Az 1939. szeptember 1-jén kitört világháború miatt, aznapról jelentős forgalomvisszaesés következett be.

^f A budapesti repülőterek polgári légiforgalma – a harcok közelsége miatt – 1944. október közepén felfüggesztésre került.

Ahol külön nincs adat ismertetve, ott az adatok tartalmazzák az átutazó és átszálló járat- és utasforgalmat is, amelyek járatonként / utasonként kétfőnek számítottak (ugyanis egyszer, mint érkező repülőgép / utasát vették nyilvántartásba, és még egyszer, mint az indulót rögzítették).

Forrás: Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1926.: 379. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1928.: 542. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1931.: 344. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1934.: 314. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1936.: 346. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1938.: 357. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1940.: 510–512. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1941.: 564–565. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1942.: 324–325. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1943.: 312–313. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1944.: 207. p.; Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1944–1946.: 141. p.; MALERT 1940 Statisztika.; RÉV: Adatok és tények az Aeroexpress Rt. történetéhez.; Statisztikai Évkönyv, 1947.: 192. p.; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma.; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben.; VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma.; VÁRSZEGHY: Magyarország 1936. évi légiforgalma.; VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma az 1926. évben.; WINKLER

**A budapesti repülőterek nemzetközi járat-
és utasforgalma, 1947. és 1972. között**

A budapesti repülőterek nemzetközi járat- és utasforgalma, 1947. és 1972. között					
év	járat (db) összesen	utas (fő)		ebből a MALÉV részesedése ^a	áruforgalom (tonna) ^b
		be- és kilépő	átutazó		
1947 ^c	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
1948	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
1949	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
1950 ^d	n. a.	n. a.	n. a.	2.548 fő	n. a.
1951	n. a.	n. a.	n. a.	1.690 fő	n. a.
1952	n. a.	n. a.	n. a.	2.107 fő	n. a.
1953	n. a.	10.797	n. a.	2.526 fő	n. a.
1954	n. a.	14.675	n. a.	4.843 fő	n. a.
1955	n. a.	19.378	n. a.	5.341 fő	n. a.
1956 ^e	n. a.	40.391	11.672	9,47 %	n. a.
1957	n. a.	51.425	38.342	7,16 %	n. a.
1958	n. a.	99.345	49.187	16,32 %	n. a.
1959	~10.310	133.839	54.619	29,04 %	3.354
1960	9.580	193.786	76.510	31,42 %	5.238
1961	9.081	189.037	75.354	38,35 %	4.611
1962	8.894	201.223	73.548	37,82 %	4.585
1963	8.547	215.189	64.191	37,57 %	5.283
1964	10.199	272.540	56.938	39,63 %	6.397
1965	10.394	327.216	64.596	39,01 %	7.117
1966	11.462	377.752	63.506	41,77 %	8.346
1967	12.426	434.845	64.073	40,61 %	9.734
1968	12.525	482.057	61.904	40,19 %	8.934 ^f
1969	15.229	666.996	77.713	42,63 %	10.028 ^f
1970	19.530	802.304	93.152	41,59 %	10.194
1971	20.522	835.941	75.559	36,76 %	10.088
1972	20.894	876.991	76.202	36,46 %	10.199

^a A MASZOVLET, majd 1954. novemberétől a MALÉV utasforgalmi részesedése a be- és kilépő, valamint az átutazó utasok összértékéből került számításra.

^b Érkezett és indított áruforgalom, az átutazó nélkül.

^c A budapesti („budaörsi”) repülőtér 1947. május 23-tól fogadott nemzetközi, menetrend szerinti légi járatokat.

^d Az év tavaszáig „budaörsi”, majd azt követően a „ferihegyi” közforgalmi repülőtér forgalmi adatait összesítésében mutatja.

^e Az év október végétől ideiglenesen szünetelt az érkező és induló nemzetközi menetrend szerinti légi forgalom, az majd csak 1957. elején indult újra.

^f Az 1968. és 1969. év teherforgalmi adatai az egyre csökkenő számú belföldi forgalommal együtt került feltüntetésre. A rendelkezésre álló források alapján annak összege, pontos mértéke nem ismert, de előbbi évben 50 tonna körül lehetett, míg utóbbi esetében vélhetően a 20 tonnát sem érte el.

Ahol külön nincs adat ismertetve, ott az adatok tartalmazzák az átutazó és átszálló járat- és utasforgalmat is, amelyek járatonként / utasonként kettőnek számítottak. Ugyanis egyszer egy, mint érkező repülőgép és utasa, és még egyszer, mint az indulóé kerültek rögzítésre.

Ahol „n. a.” rövidítéssel a „nincs adat” jelzésre került, ott egyes esetekben vannak ismert forgalmi adatok, de azokból a táblázat rovatai által megkívánt összegek érdemben nem nyerhetők ki.

Forrás: BENCsik – NAGY: 235. p. ; *Budapest Statisztikai Évkönyve* 1959. és 1969. közötti évenkénti köteteknek budapesti légi közlekedésre vonatkozó adattábláinak feldolgozása. [Az e forrásban közölt statisztikai adatok a MALÉV menetrenden kívüli nemzetközi forgalmi adatait nem tartalmazzák.] ; CSANÁDI – NAGYVÁRADY – WINKLER: 315. p. ; *Közlekedési és Hírközlési Évkönyv*, 1971.: 120. p. ; RÉDEI ; RÓNAI ; SEEKINGS ; *Statisztikai Évkönyv* 1959. és 1972. közötti évenkénti kötetei „Légi közlekedés” alafejezeteinek táblázatai adatainak feldolgozása. ; [Szerkesztőségi közlemény: 1959.04.24.]

**A budapest-ferihegyi repülőtér nemzetközi járat-
és utasforgalma, 1973. és 1989. között**

A budapest-ferihegyi repülőtér nemzetközi járat- és utasforgalma, 1973 és 1989 között					
év	járat (db) összesen	utas (fő) be- és kilépő	átutazó ^a	ebből a MALEV részesedése ^b	áruforgalom (tonna) ^c
1973	21.566	930.894	52.428	36,67 %	11.710
1974	23.872	1.063.626	41.674	45,82 %	14.027
1975	24.314	1.095.981	53.279	41,41 %	15.582
1976	25.734	1.121.806	75.083	40,75 %	16.426
1977	28.436	1.301.522	96.479	44,71 %	20.676
1978	30.832	1.487.818	133.416	45,67 %	20.372
1979	33.306	1.630.334	159.139	50,62 %	20.277
1980	32.680	1.615.231	164.884	53,10 %	22.151
1981	33.674	1.831.168	188.686	54,66 %	24.094
1982	33.344	1.825.082	183.692	56,55 %	21.637
1983	31.984	1.774.456	174.945	52,64 %	20.267
1984	33.886	1.927.751	180.789	52,36 %	23.217
1985 ^d	35.794	2.066.167	187.591	52,78 %	28.361
1986	36.052	2.165.077	125.976	54,58 %	29.588
1987	35.898	2.416.239	130.962	54,13 %	23.581
1988	33.570	2.265.704	109.394	55,54 %	20.225
1989	37.016	2.416.865	49.842	58,35 %	22.727

^a Az átutazó („átmenő”) alatt azok voltak értendőek, akik a kiindulási államból, Budapest érintésével és ugyanazzal a járatral egy harmadik ország felé folytatták útjukat. Az átszálló – azaz járatot váltó – légi utasok a be- és kilépettek között szerepelnek.

^b A MALEV utasforgalmi részesedése a be- és kilépő utasok összértékéből (az átutazók adatai nélkül) került számításra.

^c Érkezett és indított áruforgalom, az átutazó nélkül.

^d Az év őszén megnyitott 2-es utasforgalmi épület forgalmi adatai ezt követően az 1-es terminállal közösen szerepelnek.

Ahol külön nincs adat ismertetve, ott az adatok tartalmazzák az átutazó és átszálló járat- és utasforgalmat is, amelyek járatonként / utasonként kétszörösnek számítottak. Ugyanis egyszer egy, mint érkező repülőgép és utasa, és még egyszer, mint az indulóé kerültek rögzítésre.

Forrás: Statisztikai Évkönyv 1973. és 1989. közötti évenkénti kötetei „Légi közlekedés” alafejezeteinek táblázatainak feldolgozása.

**A budapest-ferihegyi repülőtér nemzetközi járat-
és utasforgalma, 1990. és 2007. között**

A budapest-ferihegyi repülőtér nemzetközi járat- és utasforgalma, 1990. és 2007. között				
év	járat (db) összesen	utas (fő) összesen ^a	ebből a MALÉV részesedése ^b	áruforgalom (tonna)
1990	40.556	2.477.349	58,47 %	23.459
1991	33.802	1.767.083	58,57 %	19.313
1992	37.814	1.953.519	61,24 %	16.663
1993	45.326	2.420.027	55,03 %	20.646
1994	49.090	2.870.077	53,47 %	21.882
1995	52.330	2.935.620	55,22 %	23.221
1996	59.332	3.314.020	55,31 %	23.354
1997	63.208	3.619.074	53,45 %	27.175
1998 ^c	66.086	3.940.867	55,43 %	31.708
1999	71.114	4.324.713	54,38 %	37.937
2000	80.747 ^d	4.696.752	52,65 %	43.492
2001	81.166 ^d	4.594.875	51,06 %	45.212
2002	77.941	4.482.695	56,39 %	46.477
2003	88.471	5.022.538	56,17 %	50.545
2004 ^e	111.753	6.456.983	49,25 %	60.462
2005 ^e	126.359	8.048.760	41,24 %	55.517
2006 ^e	126.947	8.266.677	37,70 %	n. a.
2007 ^e	124.280	8.597.137	n. a.	n. a.

^a Az adat a be- és kilépő, valamint az átszálló utasok összességét mutatja.

^b A MALÉV utasforgalmi részesedése a be- és kilépő utasok összértékéből került számításra.

^c Az év őszén megnyitott 2B utasforgalmi épület forgalmi adatai ezt követően az 1-es és a 2A terminállal közösen szerepelnek.

^d Az adat a menetrend szerinti és azon kívüli valamennyi járműmozgást tartalmazza (így a személy- és áruforgalmi járatokét, kisrepülőgépeket, valamint a gyakorló vagy technikai repüléseket végző légi járművek le- és felszállásait is).

^e Magyarország 2004. május 1-jétől tagja az Európai Uniónak (és az Európai Gazdasági Térségnek), ebből eredően akkortól az áruforgalom jelentős része vámellenőrzés nélkül került fuvarozásra. A jelzett években közölt áruforgalmi adatok az Európai Gazdasági Térségen belüli és azon kívüli adatok összegét mutatják.

Az adatok tartalmazzák az árutazó és átszálló járat- és utasforgalmat is, amelyek járatonként / utasonként kettőnek számítottak. Ugyanis egyszer egy, mint érkező repülőgép és utasa, és még egyszer, mint az induló kerültek rögzítésre.

Forrás: Statisztikai Évkönyv 1990. és 2005. közötti évenkénti kötetei „Légi közlekedés” alafejezeteinek táblázatai adatainak feldolgozása. ; [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR 2007. évi forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2016.07.23.]

**A budapest-ferihegyi repülőtér nemzetközi járat-
és utasforgalma, 2008. és 2019. között**

A budapest-ferihegyi repülőtér nemzetközi járat- és utasforgalma, 2008. és 2019. között				
év	összes nk. járat (db)	légi forgalom ^a utas (fő)	amelyből Schengen-külső járat (db)	utas (fő) ^b
2008 ^c	117.869	8.443.053	75.050	4.644.582
2009	109.809	8.095.367	38.591	3.052.132
2010	105.503	8.190.089	37.464	2.982.541
2011	109.931	8.920.338	39.411	3.190.443
2012 ^d	87.542	8.504.020	26.682	2.554.584
2013	83.824	8.520.556	27.071	2.709.568
2014	86.680	9.155.802	30.910	3.265.770
2015	92.289	10.298.963	32.031	3.635.948
2016	96.141	11.441.858	32.319	3.899.902
2017	102.745	13.097.239	35.538	4.626.375
2018	115.028	14.867.491	41.468	5.505.866
2019	122.814	16.173.489	45.063	6.146.523

^a Az adat az összes nemzetközi fogalomban, azaz Schengen-belső és Schengen-külső viszonylatban közlekedő induló és érkező, átszálló, valamint árutazó utasok és járatok összességét mutatja. Az összes adathoz képest igen csekély belföldi forgalmat a táblázat nem tartalmazza.

^b Az adat a be- és kilépő, az átszálló, valamint az árutazó utasok összességét mutatja.

^c A magyarországi légi határok 2008. március 30-tól teljes körűen alkalmazták a Schengeni Egyezmény rendelkezéseit, azaz esetükben is már elkülönültek Schengen-belső és Schengen-külső viszonylatok. (A Schengen-belső járatok esetében megszűnt a határforgalom-ellenőrzés.) A következő évi adatoktól való jelentős eltérést a 2008. év első három hónapjának teljes nemzetközi utasforgalom-ellenőrzésére kell visszavezetni.

^d Az év február 3-án a MALÉV üzemszerű működése leállt, majd a légitársaság felszámolásra került.

Forrás: [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, a BLFNR éves forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2016.07.23., 2017.03.11., 2018.06.02., 2019.03.17.] ; [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság <http://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/statisztikak/repuloteri-rendor-igazgatóság> honlapon közzétett, az RRI 2012. és 2019. közötti statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.10. 23:00, 2019.03.18. 08:30; 2020.02.04. 22:00]

**A magyarországi vidéki repülőterek járat-
és utasforgalma, 1990. és 2019. között**

A magyarországi vidéki repülőterek* járat- és utasforgalma, 1990. és 2019. között						
év	Debrecen; valamennyi légi járat, 2008-tól a Schengen-külső és -belső forgalom együtt		Sármellék; valamennyi légi járat, 2008-tól a Schengen-külső és -belső forgalom együtt		valamennyi magyar vidéki repülőtér összesített, határforgalom-ellenőrzés alá eső (2008-tól Schengen-külső) viszonylatú forgalma ^a	
	járat (db)	utas (fő)	járat (db)	utas (fő)	járat (db)	utas (fő)
1990	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
1991	n. a.	n. a.	n. a.	~650	n. a.	n. a.
1992 ^b	146	936	270	1.030	1.999	10.590
1993 ^b	66	360	343	3.318	2.120	13.914
1994 ^b	289	1.564	270	3.775	2.125	14.124
1995 ^b	194	1.139	142	2.091	2.320	17.158
1996 ^b	242	1.513	238	5.743	9.965	83.944
1997 ^b	187	1.824	223	6.184	5.911	25.094
1998 ^b	187	3.665	269	6.095	5.007	59.206
1999 ^b	177	3.812	345	3.549 ^c	4.018	35.906
2000 ^b	166	1.537 ^d	649	5.131 ^c	3.991	29.254
2001 ^b	275	4.129 ^d	653	8.005 ^c	3.982	31.662
2002	1.348 ^e	5.922	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
2003	1.626 ^e	6.122	1.487	21.600	n. a.	n. a.
2004	2.510 ^e	14.476	1.528	21.077	n. a.	n. a.
2005	3.729 ^e	33.119	1.934	25.932	n. a.	n. a.
2006	3.536	36.939	2.530	63.627	n. a.	n. a.
2007	2.985	42.900	4.622	105.697	n. a.	n. a.
2008 ^f	2.009	42.650	3.650	102.131	n. a.	n. a.
2009	977	25.060	1.304	15.411	n. a.	n. a.
2010	1.546	24.415	533	14.828	1.687	29.164
2011	1.496	19.135	1.215	18.191	1.591	30.651
2012	1.437	47.746	1.523	25.354	1.674	50.454
2013	1.473	129.231	682	25.015	1.629	101.055
2014	1.594	145.879	795	28.588	1.757	130.150
2015	1.766	171.081	2.092	15.748	2.014	134.837
2016	2.036	293.879	936	17.663	2.112	155.861
2017	2.524	318.342	2.357	13.229	2.579	192.351
2018	3.232	382.695	2.828	11.466	2.738	242.779
2019	4.997	601.236	2.324	9.123	3.125	329.013

* E táblázatban „vidéki repülőtér” alatt, a Budapest-Ferihegyi Nemzetközi Repülőtérén kívüli, ideiglenes, időszakos vagy állandó határnyitásra engedélyezett magyarországi repülőterek és leszállóhelyek értendők, így ezen összeállításban került ismertetésre a budaörsi és a farkashegyi is.

^a Beleértve a debreceni és a sármelléki repülőtér határforgalom-ellenőrzés alá eső (2008-tól Schengen-külső) viszonylatú forgalmát is.

^b A jelölt években csak a nemzetközi viszonylat került közlésre.

^c A közölt adatokból 1999-ben a repülőtér összes utasforgalma megközelítőleg 9.200 fő, 2000-ben 10.200, míg 2001-ben körülbelül 13.000 utas volt.

^d A debreceni adatok esetében a repülőtér teljes (nemzetközi és belföldi) utasforgalma 2000-ben 1.883 fő, 2001-ben 4.435 utas volt.

^e A debreceni adatok (is) valamennyi le- és felszállást ismertetik. Azonban azokból nemzetközi viszonylatú 2000-ben 165, 2001-ben 269, 2002-ben 250, 2003-ban 248, 2004-ben 387, míg 2005. év első tíz hónapja során már 796 volt.

^f Az év március 30-tól a magyar légi határátkelőhelyek is teljes körűen alkalmazták a Schengeni Egyezmény rendelkezéseit, azaz a járatok közel kétharmada esetében megszűnt a határforgalom-ellenőrzés. Ekkortól az adatok az ellenőrzött, és az ellenőrzés alá nem vont utasokat együttesen tartalmazzák.

Az adatok tartalmazzák az árutazó és átszálló járat- és utasforgalmat is, amelyek járatonként / utasonként kettőnek számítottak. Ugyanis egyszer egy, mint érkező repülőgép és utasa, és még egyszer, mint az induló kerültek rögzítésre.

Forrás: CSÍKY – KUN ; DAI. ; Élénk forgalom a Balaton Airporton. ; *Magyar Statisztikai Évkönyv*, 2008.: 357., 386. p. ; *Magyar Statisztikai Évkönyv*, 2010.: 359. p. ; *Magyar Statisztikai Évkönyv*, 2013.: 349. p. ; Nőtt a forgalom a sármelléki repülőtéren. ; SZO/112-47/2012 Hévíz ísz. ; TAKÁCS István ; TAKÁCS Zoltán ; [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, magyarországi repülőterek 2015., 2016., 2017., 2018. és 2019. évi forgalmának részletezése; megtekintve: 2017.04.20. 10:30, 2018.06.02. 16:30, 2019.12.30. 21:30 és 2020.04.17. 23:30] ; [A debreceni repülőtér rendőrségi forgalmi adatgyűjtése.] ; [A sármelléki repülőtér határőrségi és rendőrségi forgalmi adatgyűjtése.] ; [Az Országos Rendőr-főkapitányság <http://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/statistikak/hatarrendeszet> honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2013. és 2019. közötti országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:00, 2019.03.18. 08:30; 2020.02.04. 22:00] ; [Néhai dr. NAGY György nyá. hőr. ezredes gyűjtése.]

VI./B sz. melléklet

A sármelléki repülőtér járat- és utasforgalma, 2007. és 2012. között

A sármelléki repülőtér járat- és utasforgalma, 2007. és 2012. között				
év	összes légi forgalom (nemzetközi és belföldi)		amelyből határforgalom- ellenőrzés alá eső (2008- tól Schengen-külső)	
	járat (db)	utas (fő)	járat (db)	utas (fő)
2007	4.622	105.697	2.155	104.093
2008 ^a	3.650	102.131	1.072	42.609
2009	1.304	15.411	247	3.330
2010	533	14.828	235	672
2011	1.215	18.191 ^b	195	4.342
2012	1.523	25.354 ^c	198	460

^a Az év március 30-tól a sármelléki légi határátkelőhelyen is teljes körűen alkalmazták a Schengeni Egyezmény rendelkezéseit, azaz a járatok közel kétharmada esetében megszűnt a határforgalom-ellenőrzés. Ekkortól az adatok az ellenőrzött, és az ellenőrzés alá nem vont utasokat együttesen tartalmazzák.

^b Sármelléken, a 2011. évben 224 nemzetközi viszonylatú szerződés járaton 12.707 személy utazott.

^c Sármelléken, a 2012. évben 356 nemzetközi viszonylatú szerződés járaton 18.684 személy utazott.

Forrás: SZO/112-47/2012 Hévíz ísz. ; [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/> világhálós honlapon közzétett, magyarországi repülőterek 2015., 2016. és 2017. évi forgalmának részletezése; megtekintve: 2017.04.20. 10:30, 2018.06.02. 16:30] ; [A sármelléki repülőtér határőrségi és rendőrségi forgalmi adatgyűjtése; engedély alapján közzételve.]

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér járat- és utasforgalma, 2014. és 2019. között

A Debreceni Nemzetközi Repülőtér járat- és utasforgalma, 2014. és 2019. között				
év	összes légi forgalom (nemzetközi és belföldi)		amelyből határforgalom- ellenőrzés alá eső Schen- gen-külső viszonylat	
	járat (db)	utas (fő)	járat (db)	utas (fő)
2014	1.594	145.879	797	108.973
2015	1.766	171.081	883	124.948
2016	2.036	293.879	1.018	145.043
2017	2.805	318.342	1.160	173.686
2018	3.232	382.695	1.473	218.144
2019	4.997	601.236	2.662	314.660

Forrás: [A Debreceni Nemzetközi Repülőtér rendőrségi forgalmi adatgyűjtése; engedély alapján közzétéve.] ; [A Központi Statisztikai Hivatal <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp> világhálós honlapon közzétett, a magyarországi repülőterek forgalmának részletezése alapján; megtekintve: 2019.12.30. 21:30 és 2020.03.06. 22:00]

A Budapesti Határforgalmi Igazgatóság, majd a Budapesti Határőr Igazgatóság illetékességi területéhez tartozó vidéki kisrepülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső forgalmi adatai, 1993. és 2002. között

A Budapesti Határforgalmi Igazgatóság, majd a Budapesti Határőr Igazgatóság illetékességi területéhez tartozó vidéki kisrepülőterek* határforgalom-ellenőrzés alá eső forgalmi adatai								
év	Budaörs (LHBS)		Siófok-B.kiliti (LHKS)		Szolnok (LHSN)		Tököl (LHTL)	
	légijármű	utas	légijármű	utas	légijármű	utas	légijármű	utas
1993	285	1.965	580	1.527	42	537	253	3.540
1994	156	1.132	863	2.417	11	173	289	3.889
1995	36	77	647	1.700	23	101	249	3.811
1996	45	158	551	1.571	114	1.024	303	4.713
1997	15	80	705	2.000	25	413	227	4.390
1998 ^a	–	–	565	1.469	44	775	224	3.444
1999	9	19	578	1.588	13	251	215	3.012
2000 ^b	–	–	566	1.426	41	872	149	2.599
2001 ^c	1	2	640	1.629	58	1.090	23	339
2002	összes határnyitás: 348 eset, amely során 606 légijármű és 4.680 utas került ellenőrzésre.							

* E táblázatban „vidéki repülőtér” alatt, a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtérén kívüli, ideiglenes, időszakos vagy állandó határnyitásra engedélyezett magyarországi repülőterek és leszállóhelyek értendők, így ezen összeállításban szerepel a budaörsi és a farkashegyi is.

^a Az 1998. évben további 2 határnyitás történt Budakeszi-Farkashegy repülőtérén (LHFH); a szolnoki adatok 24 határnyitás során ellenőrzött jármű- és utasforgalmat mutatják.

^b Az illetékességi terület repülőterein, az összes határnyitás során 299 légijármű és 4.879 utas került ellenőrzésre.

^c Az illetékességi területen az összes határnyitás: 265 eset, amely során 722 légijármű és 3.063 utas került ellenőrzésre.

Forrás: FÁBIÁN Gyula ; [A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évértékelő értekezleteinek jegyzőkönyve az 1999. évből.] ; [A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évértékelő jelentése a 2001. évről.] ; [Néhai dr. NAGY György nyá. hőr. ezredes gyűjtése.]

A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság illetékességi területéhez tartozó vidéki magyar kisrepülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső forgalmi adatai, 2008. és 2019. között

A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság (adott időszakban meghatározott) illetékességi területéhez tartozó vidéki magyar kisrepülőterek határforgalom-ellenőrzés alá eső forgalmi adatai						
év	repülőterek és azok Schengen-külső viszonylatú forgalma					
	Tököl (LHTL)		Budaörs (LHBS)		egyéb repülőtér ^a	
	légijármű	utas ^b	légijármű	utas ^b	légijármű	utas ^b
2008	2	3	–	–	33	338
2009	–	–	–	–	3	71
2010	78	226	–	–	8	18
2011	158	376	–	–	–	–
2012	196	535	–	–	–	–
2013	100	246	–	–	4	18
2014	33	123	9	17	–	–
2015	60	207	64	209	1	7
2016	65	269	4	16	–	–
2017	74	262	16	67	12	24
2018	109	400	25	74	6	12
2019	143	442	20	62	2	4

^a Ezen oszloppár adataiból, a 2008. év során: Pápa (ICAO azonosító kódja: LHPA) repülőtérén 16 repülőgéppel 188 utas lépte át a magyarországi Schengen-külső határt, Székesfehérvár-Börgöndén (LHBD) 1 légijárművel 7 fő, míg Szolnokon (LHSN) szintén 16 repülőgéppel 143 fő. A 2009. évben (márciusig) Pápa repülőtere 3 repülőgéppel és 71 fővel került rögzítésre. A 2010. évben Dunakeszi repülőtérén (LHDK) 8 légijármű és 18 utas került átléptetésre. A 2013. évi adatok Budakeszi-Farkashegy repülőtérre (LHFH), a 2015. évi adatok Dunakeszi repülőtérre, míg a 2017. és a 2019. év közöttiek Kiskunfélegyháza repülőtérre (LHKH) vonatkoznak, azoknak is a Schengen-külső viszonylataira.

^b A légijárművek személyzete nélkül, itt csak az utasok, illetve személyzetnek nem minősülő személyek kerültek közlésre.

Forrás: [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Rendészeti Igazgatóság Határrendészeti Osztályának éves kimutatásai alapján; engedély alapján betekintve és közzétéve.]

Beléptetés megtagadások (visszairányítások) a magyar légi határátkelőhelyeken, 1990. és 2005. között

Beléptetés megtagadások (visszairányítások) a magyar légi határátkelőhelyeken, 1990. és 2005. között, egyes években		
év	összes tényleges visszairányítás (fő) *	amelyből érvényes okmány vagy vízum hiánya miatt (fő)
1990	438	n. a.
1991	688	534
...		
1995	386	n. a.
1996	237	n. a.
1997	608	n. a.
...		
2000	645	n. a.
2001	493	286
2002	605	n. a.
2003	331	n. a.
2004	496	n. a.
2005	419	n. a.

* A tárgyalt időszakban a visszairányítások elsősorban határátlépésre jogosító úti okmány hiánya, érvénytelen úti okmány, kisebb arányban vízumhiány (és határátkelőhelyen ki nem adható vízum) miatt történt.

Forrás: FÁBIÁN Gyula ; [A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évértékelő jelentése a 2001. és a 2002. évről és mellékletei.] ; [A Budapesti Határőr Igazgatóság 2007. márciusában készült összefoglaló bemutatójának adatai alapján.]

Beléptetés megtagadások (visszairányítások) a magyar légi határátkelőhelyeken, 2010. és 2019. között

Beléptetés megtagadások (visszairányítások) a magyar légi határátkelőhelyeken, 2010. és 2019. között				
év	összes tényleges* visszairányítás (fő)	amelyből végrehajtásra került		az összesből a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér- en (fő)
		érvényes okmány vagy vízum hiánya miatt (fő)	beutazási tilalom miatt (fő)	
2010	290	n. a.	n. a.	n. a.
2011	342	n. a.	n. a.	n. a.
2012 ^a	160	61	28	160
2013	118	68	10	118
2014	139	92	15	139
2015	129	94	15	127
2016	141	91	20	139
2017	340	123	152	332
2018	523	111	366	509
2019	684	98	425	672

* Csak azok száma került itt ismertetésre, akiknek a visszairányítása ténylegesen végrehajtásra került. Azok a belépni szándékozó személyek, akik menekültkérelmet nyújtottak be (ezzel a visszairányítás intézkedés felfüggesztésre került), azok itt nem kerültek feltüntetésre.

^a Az év február 3-án a *MALÉV* üzemszerű működése leállt, majd a légitársaság felszámolásra került.

Forrás: [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság <http://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/statistikak/repuloteri-rendor-igazgatosag> honlapon közzétett, az RRI 2013. és 2019. közötti statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2018.03.18. 23:30; 2020.02.04. 22:00] ; [Az Országos Rendőr-főkapitányság <http://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/statistikak/hatarren-deszet> honlapon közzétett, a határrendészeti szervek 2010. és 2019. közötti országos statisztikai adatainak részletezése alapján; megtekintve: 2019.03.18. 08:30; 2020.02.04. 22:00]

Közokirat-hamisítás felfedések a budapesti légi határátkelőhelyeken, 1989. és 2019. között

Közokirat-hamisítás felfedések a budapesti légi határátkelőhelyeken, 1989. és 2019. között					
év	felfedések száma		év	felfedések száma	
	összesen utas (fő)	amelyből érkező utas ^b		összesen ^a utas (fő)	amelyből érkező utas ^b
1989	19 ^c	n. a.	2005	275	163
1990	51 ^c	n. a.	2006	n. a.	n. a.
1991	51 ^c	48	2007	167	139 ^f
1992	<144	n. a.	2008 ^g	130	71
1993	221 ^d	n. a.	2009	124	66
1994	183 ^e	n. a.	2010	100	61
1995	241	n. a.	2011	133	49
1996	237	n. a.	2012 ^h	40	18
1997	319	n. a.	2013	35	19
1998	n. a.	n. a.	2014	147	105
1999	682	n. a.	2015	180	147
2000	758	n. a.	2016	43	27
2001	536	309	2017	50	25
2002	340	251	2018	84	25
2003	256	169	2019	136	18
2004	196	145	/////	/////	/////

^a Schengen-külső be- és kilépő, valamint átszálló (Schengen-külső járatról Schengen-külső viszonylatú járatra váltó) utasok, illetve mélységi ellenőrzés keretében, Schengen-belső viszonylatú induló és érkező személyek esetében felfedett közokirat-hamisítások összesített adata, elkövetők száma alapján. A repülőtéren felfedett egyéb közokirat-hamisítás (például gépjármű-okmányok, stb.)

^b Ide 2008. március végéig valamennyi belépő és átszálló esetek, valamint azt követően csak a Schengen-külső járatról érkezők értendők, azok is, akik Schengen-belső viszonylatúra kívántak volna átszállni (azaz ide nem értve a Schengen-belső járatról érkezetteket, így azokat sem, akik egy másik Schengen-belső járatra kívántak volna továbbutazni).

^c Csak az e bűnselekményt elkövető be- vagy kilépni szándékozó személyek száma, ide nem számítva az átszálló utasok által elkövetetteket.

^d Azévből Budaörsön további 23 főnek sikerült hamis úti okmánnyal átlépnie a magyar államhatárt; azonban a bűnselekményük miatt hamarosan felkutatásra kerültek és eljárás indult ellenük.

^e Azévből Ferihegyen további 25 főnek sikerült hamis / hamisított vagy más nevére kiállított úti okmánnyal átlépnie a magyar államhatárt; azonban a bűnselekményük miatt később eljárás indult ellenük.

^f A közölt adatból 81 utas átszállni és 58 fő Magyarországra belépni szándékozó volt.

^g Az év március 30-tól a magyar légi határátkelőhelyek is teljes körűen alkalmazták a Schengeni Egyezmény rendelkezéseit, azaz a járatok közel kétharmada esetében megszűnt a határforgalom-ellenőrzés.

^h Az év február 3-án a MALÉV üzemszerű működése leállt, majd a légitársaság felszámolásra került.

Forrás: FÁBIÁN Gyula ; *MTI: Budapesti Határőr Igazgatóság - évvértékelés.* ; [*A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő értekezleteinek jegyzőkönyve az 1999. és a 2003. évből.*] ; [*A Budapesti Határőr Igazgatóság éves évvértékelő jelentései a 2001. és a 2002. évről és mellékletei.*] ; [*A Budapesti Határőr Igazgatóság 2007. márciusában készült összefoglaló bemutatójának adatai alapján.*] ; [*A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Rendészeti Igazgatóság Szakértői Alosztályának éves kimutatásai alapján; engedély alapján betekintve és közzétéve.*]

Közokirat-hamisítás felfedések és visszairányítások száma a debreceni légi határátkelőhelyen, 2014. és 2018. között

Közokirat-hamisítás felfedések és visszairányítások száma a debreceni légi határátkelőhelyen, 2014. és 2018. között		
év	közokirat-hamisítások száma összesen (fő)	visszairányítások száma összesen (fő)
2014	0	0
2015	1	2
2016	3	2
2017	3	8
2018	3	14

Forrás: [A Debreceni Nemzetközi Repülőtér rendőrségi forgalmi adatgyűjtése.]

A ferihegyi Budapesti Forgalom-ellenőrző Pont állománya, 1950. és 1989. között

A ferihegyi Budapesti Forgalom-ellenőrző Pont állománya, 1950. és 1989. között, egyes években			
év	összesen*	amelyből	
		hivatásos**	sorállományú
1950	83 fő	5 fő ^a	78 fő
1951 ^b	56 fő	12 fő ^a	44 fő
1952	19 fő	n. a. ^a	n. a.
1954	11 fő	n. a. ^a	n. a.
1955	10 fő	5 fő ^a	5 fő
1958	10 fő	5 fő ^a	5 fő
1963	31 fő	30 fő ^a	–
1965	41 fő	41 fő ^a	–
1967	46 fő	44 fő ^a	–
1974 ^c	75 fő	35 fő	40 fő
1975	100 fő	n. a.	n. a.
1980 ^c	159 fő	56 fő	103 fő
1985 ^d	481 fő	100 fő	292 fő

* Az év elejének adatai.

** Az egyes időszakokban, állományban lévő továbbszolgáló (ténylegesen nem hivatásos állományú) határőrök is itt kerültek közlésre.

^a Azévből útlevél-ellenőrzést csak hivatásos állományú hajtott végre; azonban az itt közölt adatok nem csak az útlevél-kezelők létszámát tartalmazzák, hanem az egyéb beosztásúakat.

^b Majd az év áprilisától kezdődően a repülőtér őrzés-védelmét az ÁVH Belső Karhatalom, jellemzően a ferihegyi FEPTől átvett állománnyal hajtotta végre. (E változás majd az 1952. év adatainál mutatkozik meg, mivel a karhatalom állománya ezen összeállításban nem szerepel.)

^c Az adat a hivatásos és sorállományúak létszámának összességét mutatja, a polgári alkalmazottak nélkül.

^d Az 1985-ben bevezetett kamera-élőképes géptermi prioritás bevezetésével az azt végző polgári állomány is bekerült, illetve feltöltésre került az állománytáblába.

Forrás: JÓSZAI: [148–150. p.] ; [BHI történeti összefoglalójának (2001) adatai alapján.]

A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság állománya, 2008. és 2019. között

A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság állománya, 2008. és 2019. között				
év	összesen ^a	tényleges állomány		
		amelyből <i>Határrendészeti Osztály</i> ^{b, c}	amelyből <i>Szakértői Alosztály</i> ^c	amelyből <i>Légitolonc Alosztály</i> ^c
2008	672 fő	n. a.	13 fő	8 fő
2009	n. a.	n. a.	(←13 fő) ^d	n. a.
2010	n. a.	n. a.	(←12 fő) ^d	n. a.
2011	596 fő	391 fő ^b	(←12 fő) ^d	10 fő
2012	644 fő	153 fő	18 fő	10 fő
2013	631 fő	155 fő	17 fő	10 fő
2014	623 fő	149 fő	19 fő	10 fő
2015	621 fő	153 fő	19 fő	10 fő
2016	644 fő	157 fő	20 fő	8 fő
2017	639 fő	154 fő	19 fő	10 fő
2018	709 fő	205 fő	18 fő	10 fő
2019	681 fő	190 fő	19 fő	8 fő

^a Az adat a hivatásos, köztisztviselői és közalkalmazotti létszám összességét mutatja.

^b Az adott évben a határforgalom-ellenőrzés végrehajtásáért felelős szervezeti elem(ek) összlétszáma. Azaz a 2008. és 2010. közötti adatok esetében a *Ferihegy-I. Határellenőrzési Osztály*, illetve *Ferihegy-2. HEO* létszámai olvashatóak. A 2011. év adatánál a – repülőtéri rendőri feladatok jelentős részét egy szervezeti elembe egyesített – *Ferihegy I. Közrendvédelmi és Határellenőrzési Osztály*, illetve *Ferihegy II. KHO* együttes létszáma látható, a további évek esetében a *Határrendészeti Osztályé*.

^c Az adat csak a hivatásos állományúak létszámának összességét mutatja, a vezetővel együtt.

^d A *Szakértői Alosztály* 2009. novembere és 2011. februárja között a *Ferihegy-2 Közrendvédelmi és Határellenőrzési Osztály* egyik alosztálya volt. A 2011. évnél a *Szakértői Alosztály* rovatban, zárójelben látható létszám ténylegesen a *Ferihegy-2 Közrendvédelmi és Határellenőrzési Osztálynál* szerepel, ott az csak az alosztály állományára vonatkozó tájékoztató adat.

Forrás: [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság 2011. évi és 2012-től az évenkénti december havi kimutatásai alapján; engedély alapján betekintve és közzétéve.]

**A budapesti központi repülőterek csendőrkülönítményének, egyúttal
a repülőtéri gondnokság vezetői, 1925-től 1945-ig**

Repülőtéri Csendőrkülönítmény, Mátyásföld (mint nemzetközi repülőtér: 1922–1937)

≥1925–1926	zajoli vitéz SCHNEIDER Elemér csendőr százados;
1927–1929	SPYERS-DURAN Alfréd csendőr százados*;
1929–1930	SZENT-ISTVÁNY Elek Dezső csendőr százados
1930–1937	SZIRTES Ferenc csendőr százados*.

Repülőtéri Csendőrkülönítmény, Budaörs (mint nemzetközi repülőtér: 1937–1940)

1937–1940	SZIRTES Ferenc csendőr őrnagy*.
-----------	---------------------------------

Repülőtéri Szárny, Budaörs (1940–1945)

1940	SZIRTES Ferenc csendőr őrnagy*;
1941–1943≤	nemes simonyi és varsányi SIMONYI József csendőr alezredes;
1943≤–≥1944	dr. BOCSÁNCZY László csendőr százados;
1944–1945	SPYERS-DURAN Alfréd csendőr őrnagy*.

* A nevezett tiszt, főtiszt e mellékletben ismertetett másik (vagy azonos illetékességi hellyel bíró, de átszervezett) szervezeti elem vezetője is volt.

Rendfokozat tekintetében az említett szerv vezetőjeként elért legmagasabb került ismertetésre.

Forrás: A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1925.: 79. p. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1927.: 98. p. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1930.: 97. p. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1931.: 97. p. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1938.: 97. p. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1939.: 104. p. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1939. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1940.: 104. p. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, Pótlék 1940.: 7. p. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1943.: 110. p. ; A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1944.: 129. p. ; Légiközlekedés.

**A budapesti nemzetközi repülőterek határforgalom-ellenőrzéséért felelős
határőri és rendőri területi szervezeti elemek vezetői, 1992-től 2019-ig**

Budapesti Határforgalmi Igazgatóság (BHfI; 1992–1994)

1992–1992	PÓDER Pál határőr ezredes;
1992–1994	RIGÓ Károly határőr ezredes.

Budapesti Határőr Igazgatóság (BHI; 1995–2007)

1995–2007	BENDES Győző határőr dandártábornok;
2007, megbízott igazgató	LADÁNYI Sándor határőr ezredes.

Repülőtéri Rendőr Igazgatóság (RRI; 2008–)

2008–2010	DÚZS József rendőr dandártábornok;
2010–...	dr. TÖRÖK Zoltán rendőr dandártábornok.

Rendfokozat tekintetében az említett területi szerv vezetőjeként elért legmagasabb került ismertetésre.

A budapesti nemzetközi repülőterek határforgalom-ellenőrzéséért felelős határőri és rendőri területi szervezeti elemek rendészeti helyettesei, rendészeti igazgatói, 1995-től 2019-ig

Budapesti Határőr Igazgatóság (BHI; 1995–2007), az igazgató rendészeti helyettese

1995–1996	RIGÓ Károly határőr ezredes;
1996–1997	DÚZS József határőr alezredes;
1998–2001	VARGA Tibor határőr ezredes;
2002–2006	dr. TIMÁR Emil határőr ezredes;
2006–2007	LADÁNYI Sándor határőr ezredes*;
2007, megbízott igazg.-h.	dr. KÖHALMI Zsolt határőr alezredes.

Repülőtéri Rendőr Igazgatóság (RRI; 2008–), rendészeti szolgálatvezető, majd 2011-től rendészeti igazgató, az igazgató rendészeti helyettese

2008–2009	LADÁNYI Sándor rendőr ezredes*;
2009–...	BALOGH Miklós mérnök rendőr ezredes;
2015, megbízott igazg.-h.	dr. STRAUSS Zsolt rendőr ezredes

* A nevezett tiszt, főtiszt e mellékletben korábban vagy későbbben is betöltött azonos beosztást. Rendfokozat tekintetében az említett beosztásban elért legmagasabb került ismertetésre.

A budapesti nemzetközi repülőterek határforgalom-ellenőrzéséért felelős rendőri és határőri végrehajtó helyi szervezeti elemek vezetői, 1947-től 2019-ig

Magyar Államrendőrség Budapesti Főkapitánysága XI. kerületi Kapitányságának Budaörsi Repülőtéri Rendőrkirendeltsége (1947–1950; illetékessége Budaörsi Repülőtér)

1946–1948	HÍDVÉGI Zoltán rendőr főhadnagy;
1948–1950	JÁVOR László rendőr főhadnagy*.

ÁVH Határőrség, majd BM ÁVH Határőrség, majd BM Határőrség Budapesti FEP (1950–1992; illetékessége Ferihegy és utasforgalmi épülete[i])

1950–1959≤	JÁVOR László államvédelmi, majd határőr őrnagy*;
≥1962–1970	KÁLDOR György határőr ezredes;
1970–1974	KENDI Ferenc határőr alezredes;
1974, megbízott pk.	VERÉCZI László határőr alezredes;
1974–1989	NYÍRI Lajos határőr ezredes;
1989–1992	PÓDER Pál határőr ezredes.

BHfI, majd BHI Ferihegy-1 Határforgalmi Kirendeltség, majd 2005-től BHI Ferihegy-1 Határrendészeti Kirendeltség (1992–2007; illetékessége Ferihegy 1 utasforgalmi épület, egyes vidéki repülőterek)

1992–~1994	SCHWARTZ Zoltán határőr alezredes;
~1994–~1996	KOVÁCS Ferenc határőr alezredes;
~1996–1998	BREGOVIC Tibor határőr őrnagy*;
1998–1999	FÁBIÁN Gyula határőr százados;
1999–2000	BALLA Imre határőr őrnagy;
2000–2001	dr. KERÉKES Balázs határőr őrnagy*;
2001–2003	BATONAI András határőr százados*;
2003	SZABÓ Károly határőr őrnagy*;
2003–2004	IPACS Róbert határőr százados* (2003-ban megbízott kirendeltség-vezetőként);
2004–2007	BALOGH Ferenc határőr alezredes.

BHf1, majd **BHI Ferihegy-2 Határforgalmi Kirendeltség**, majd 2005-től **BHI Ferihegy-2 Határrendészeti Kirendeltség** (1992–2007; illetékessége Ferihegy 2A utasforgalmi épület)

[...]-1995	MOLNÁR László határőr százados;
1996–2001	KOVÁCS Lajos határőr százados;
2001–2003	BALLA József határőr őrnagy;
2003–2004	SZABÓ Károly határőr őrnagy*;
2004–2006	VASS Zsolt határőr alezredes;
2006–2007	IPACS Róbert határőr őrnagy*.

BHI Ferihegy-3 Határforgalmi Kirendeltség, majd 2005-től **Ferihegy-3 Határrendészeti Kirendeltség** (1998–2007; illetékessége Ferihegy 2B utasforgalmi épület)

1998–2000	BREGOVIC Tibor határőr őrnagy*;
2000–2001	BATONAI András határőr százados*;
2001–2002	dr. KERÉKES Balázs határőr őrnagy*;
2002–2007	LACZÓ Gyula mérnök határőr őrnagy*.

RRI Ferihegy-1. Határellenőrzési Osztály (2008–2009; illetékessége Ferihegy 1 utasforgalmi épület, egyes vidéki repülőterek)

2008–2009	CZUKOR Gergely rendőr őrnagy*.
-----------	--------------------------------

RRI Ferihegy-2. Határellenőrzési Osztály (2008–2009; illetékessége Ferihegy 2 utasforgalmi épület)

2008–2009	LACZÓ Gyula mérnök rendőr őrnagy*.
-----------	------------------------------------

RRI Ferihegy I. Közrendvédelmi és Határellenőrzési Osztály (2009–2011; Ferihegy 1 utasforgalmi épület, egyes vidéki repülőterek)

2009–2011	CZUKOR Gergely rendőr őrnagy*.
-----------	--------------------------------

RRI Ferihegy II. Közrendvédelmi és Határellenőrzési Osztály (2009–2011; Ferihegy 2 utasforgalmi épület)

2009–2010	SZABÓ Károly rendőr alezredes*;
2010–2011	dr. ORBÁN Balázs rendőr alezredes

RRI Határrendészeti Osztály (2011–...; Ferihegy 1 és 2 utasforgalmi épületek, Budapest környéki vidéki repülőterek)

2011–2014	CZUKOR Gergely rendőr őrnagy*;
2014–...	POZSGAI Tamás rendőr alezredes.

* A nevezett tiszt, főtiszt e mellékletben ismertetett másik (vagy azonos illetékességi hellyel bíró, de átszervezett) szervezeti elem vezetője is volt.

Rendfokozat tekintetében az említett szerv vezetőjeként elért legmagasabb került ismertetésre.

X./D sz. melléklet

A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság Szakértői Alosztályának vezetői, 2008-tól 2019-ig

2008–2011	BATONAI András rendőr alezredes;
2011–...	GÁSPÁR László rendőr alezredes.

Rendfokozat tekintetében az említett ferihegyi szerv vezetőjeként elért legmagasabb került ismertetésre.

**Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtér vámellenőrzéséért felelős
szervezeti elemek vezetői az 1960-as évektől 2019-ig**

Vám- és Pénzügyőrség 2. sz. (ferihegyi) Vámhivatala (...–1993)

≥1963≤	VÖLGYI István vámőr százados;
≥1971–1973≤	LESTYÁN Tibor pénzügyőr őrnagy;
≥1978–1982	SÁROSI Gyula pénzügyőr százados;
1982–1992	LACZÓ László pénzügyőr őrnagy*;
1992–1993	BÚZÁS András pénzügyőr őrnagy*.

Vám- és Pénzügyőrség Központi Repülőtéri Parancsnoksága (1993–2010)

1993–2000	BÚZÁS András pénzügyőr ezredes*;
2000–2010	LACZÓ László pénzügyőr dandártábornok*.

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Főigazgatósága (2011–2015)¹

2011	LACZÓ László pénzügyőr dandártábornok*;
2011–2015	TELEKI József pénzügyőr ezredes*.

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Igazgatósága (2016–...)

2016–...	TELEKI József pénzügyőr ezredes*.
----------	-----------------------------------

* A nevezett tiszt, főtitest e mellékletben ismertetett másik (vagy azonos illetékességi hellyel bír, de át-szervezett) szervezeti elem vezetője is volt.

Rendfokozat tekintetében az említett ferihegyi szerv vezetőjeként elért legmagasabb került ismertetésre.

**A debreceni repülőtér határforgalom-ellenőrzéséért felelős
rendőrségi szervezeti elemének vezetői, 2008-tól 2019-ig**

**Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság Nyírábrány Határrendészeti Kirendeltség Határrendészeti
Osztály Repülésbiztonsági Alosztálya (2008–...)***

2008–2009	KÁPOSZNYÁK István rendőr százados;
2009–2014	ŐRI Krisztián rendőr őrnagy;
2014–...	TÓTH István rendőr őrnagy.

**Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság Nyírábrány Határrendészeti Kirendeltség Határrendészeti
Osztály 5. Alosztálya (2017–...)**

2017–...	JÁSZBERÉNYI Richárd rendőr százados.
----------	--------------------------------------

* E szervezeti elem 2017-től, az Nyírábrány HRK 5. Alosztály felállításától kezdődően csak a repülésbiztonsági ellenőrzések felügyeletét és a debreceni repülőtérhez kapcsolódó közrendvédelmi feladatokat látta el.

Rendfokozat tekintetében az említett szervezeti elem vezetőjeként elért legmagasabb került ismertetésre.

¹ A Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Főigazgatósága alá rendelt 1. számú Repülőtéri Igazgatóság vezetője SOÓS Gábor pénzügyőr őrnagy, a 2. számú Repülőtéri Igazgatóság vezetője SEPSI Edit Ilona pénzügyőr alezredes volt.

A sármelléki repülőtér határforgalom-ellenőrzéséért felelős határőrségi és rendőrségi szervezeti elemének vezetői, 2006-tól 2019-ig

Nagykanizsai Határőr Igazgatóság Letenyei Határrendészeti Kirendeltségének 6. (sármelléki) szolgálati csoportja (2006–2007)

2006–2007 GERGÁ CZ Viktória határőr főhadnagy*.

Zala megyei Rendőr-főkapitányság Letenyei Határrendészeti Kirendeltségének szolgálati csoportja (2008–2009)

2008–2009 GERGÁ CZ Viktória rendőr százados*.

Zala megyei Rendőr-főkapitányság Keszthelyi Rendőrkapitányság Közrendvédelmi és Határrendészeti Osztályának Határrendészeti Alosztálya (2009–2018)

2009–2015 GERGÁ CZ Viktória rendőr őrnagy*;

2015–2018 BÁ NYAI Andrea rendőr százados.

Zala megyei Rendőr-főkapitányság Nagykanizsai Rendőrkapitányság Határrendészeti Osztályának Repülőtéri Alosztálya (2018–...)

2018–... PÁ LINKÁS Mihály rendőr főhadnagy.

* A nevezett tiszt, fő tiszt e mellékletben ismertetett másik (vagy azonos illetékességi hellyel bíró, de át-szervezett) szervezeti elem vezetője is volt.

Rendfokozat esetén az említett szervezeti elem vezetőjeként elért legmagasabb került ismertetésre.

Budapest-Szent Gellért téri vízirepülő-állomás emléktáblája



A volt, budapesti Szent Gellért téri dunai vízi repülőgép-állomás 1996-ban állított emléktáblája, háttérben a volt fővámházzal. A tábla a Szabadság-híd budai hídfőjének déli mellvédjén került elhelyezésre, megközelítőleg 150 méterrel feljebb (északabbra) a repülőgépek korábbi kikötő-pontonjaitól.

Forrás: SOM Krisztián fényképfelvétele, 2018. augusztus

Egy Budapest-Mátyásföldről indult légi utazás története átléptető-
bélyegzők lenyomatok alapján, 1924-ben



A magyar útlevelelben szereplő, 1924. szeptember 30-ai keltezésű Mátyásföld repülőtéri kiléptető határléptető-bélyegző lenyomatát (középen) valamivel később áthúzással érvénytelenítették, és aláírással hitelesített bejegyzéssel indokolták azt: „kőd miatt szün[etel a] l.[eszállás Bécsben] a gép visszajött”.

Az útleveleloldalon látható magyar és osztrák bélyegzőlenyomatok tanúsága szerint az illető személy még aznap este, vasúton utazott Ausztriába (felső jobboldali lenyomat a magyar vasúti kiléptető, alul középen, a már éjfél utáni, október 1-jei az osztrák beléptető lenyomat látható), majd onnan közvetlenül Svájcba.

Forrás: SOM Krisztián gyűjteménye

A Budapest-Mátyásfüldi Repülőtér az 1920-as évek végén



A kép középvonalában, jobbra a betonozott repülőgép-állóhely látható az utasforgalmi épület előtt (még nem alakították ki a fatetejű teraszt). Alul két (francia) repülőgép várakozik a kettős betonhangár előtti füves területen. A felvétel a repülőtér északnyugati sarkából kelet felé készült.

Forrás: PECHA Lajos (Mátyásfüld) által, az 1920-as évek közepén készített képeslap részlete (SOM Krisztián gyűjteménye)

A Budapest-Mátyásfüldi Repülőtér az 1930-as évek közepén



A betonozott repülőgép-állóhelyen várakozó (brit) légijármű mögött az egyszintes utasforgalmi épület a fatetes terasszal látható. (Repülőgép-kötélék húz át Mátyásfüld lakóövezete felől érkező.)

Forrás: AIGNER Lajos (Budapest) által, az 1930-as években készített képeslap nagyított részlete (a kép bal felső sarkába benyúló másik fénykép kitakarásra került) (SOM Krisztián gyűjteménye)

A Budapesti Közforgalmi Repülőtér utasforgalmi épülete, 1938. körül

A Budapesti („budaörsi”) Közforgalmú Repülőtér utasforgalmi épülete, a leszállómező felől nézve, 1938. körül. A világos színű olasz *Ala Littoria* repülőgép mögül, az útlevél- és vámellenőrzés terméből kilépő utas mellett a forgalmi előteret felügyelő csendőr áll őrt.

Forrás: A Magyar Filmiroda által 1938. körül készített, 562 jelzetű képeslap részlete (SOM Krisztián gyűjteménye)

***A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 1-es utasforgalmi épülete,
a 2005. évi átalakítást követő állapotban***

A kép közepén a régi, Ferihegy 1 utasforgalmi épület északról, a 2005. évi átalakítást követő állapotában látható. Az előtér felőli homlokzat jobb oldalától kissé a kép alsó éle felé az általános légiforgalom kiszolgálására szolgáló, úgynevezett General Aviation Terminal (GAT) egyszintes épülete található.

Forrás: SOM Krisztián fényképfelvétele, 2019. május

***A Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér területe,
északnyugat felől, 2008-ban***



A kép közepétől kissé balra a 2-es utasforgalmi épület (terminál) és gépállóhelyei láthatóak, a bal szélén a 2-es futópályával. A kép jobb alsó sarkában az 1-es utasforgalmi épület és állóhelyei láthatóak, amelytől kissé balra az 1-es futópálya terület el.

Forrás: SOM Krisztián fényképfelvétele, 2008. július

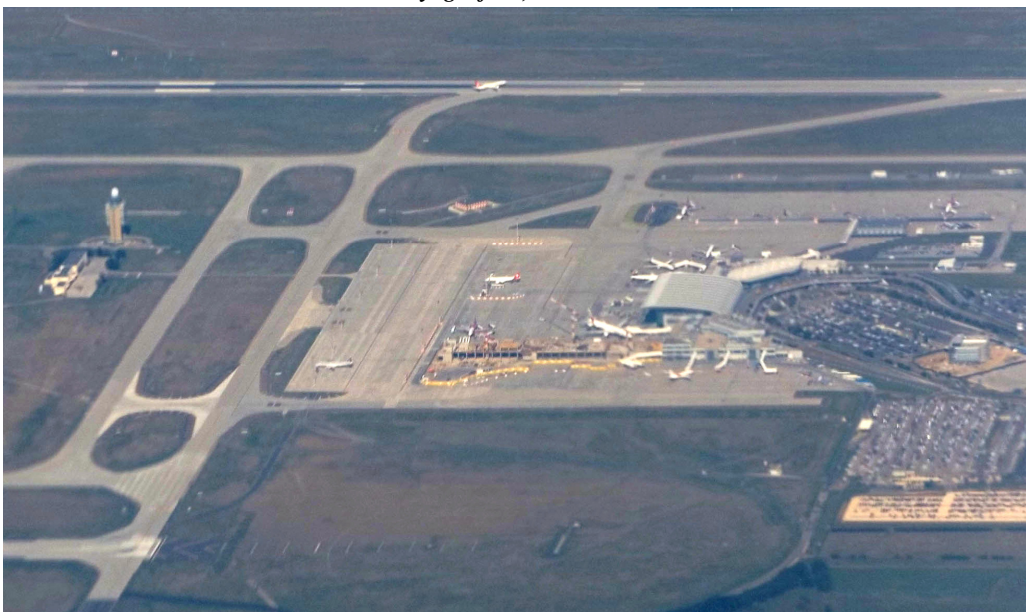
***A ferihegyi Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területe,
kelet felől, 2019-ben***



A képen a középtől kissé lejjebb a 2-es utasforgalmi épület (terminál) és gépállóhelyei láthatóak, alatta a 2-es, felette az 1-es futópályával. A háttérben Budapest déli kerületei területnek el, jobbra Pest belvárosa fekszik.

Forrás: SOM Krisztián fényképfelvétele, 2019. szeptember

**A ferihegyi Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2-es utasforgalmi épülete,
nyugat felől, 2017-ben**



A kép bal oldalán az irányító torony és a repülőtéri tűzoltóállomás, míg a középtől kissé jobbra a 2-es utasforgalmi épület (terminál) és gépállóhelyei láthatóak; középen a szerkezetkész „Pier B” építési területe volt még elkerítve. Felül a 2-es futópályára éppen repülőgép fordult, míg a kép bal alsó sarkát az 1-es futópálya bevezető szakasza foglalja el.

Forrás: SOM Krisztián fényképfelvétele, 2017. szeptember

**A ferihegyi Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2-es utasforgalmi épülete,
délnyugat felől, 2019-ben**



A 2-es utasforgalmi épület (terminál) és gépállóhelyei délnyugat felől; a kép közepén a „SkyCourt” látható, míg attól lejjebb, bal felé elnyúlva a „Pier B”. A kép felső részében, a SkyCourt felett az alacsony árfekvésű járatok fém csarnoka és folyosói helyezkednek el.

Forrás: SOM Krisztián fényképfelvétele, 2019. május

Debrecen Repülőtér utasforgalmi épülete



A Debrecen Repülőtér utasforgalmi épülete, a nyilvános parkoló felől. A 2006. őszére kialakított terminál főbejárata az irányítótorony alatt, attól kissé jobbra.

Forrás: SOM Krisztián fényképfelvétele, 2019. február

A sármelléki repülőtér utasforgalmi épülete a 2010-es években

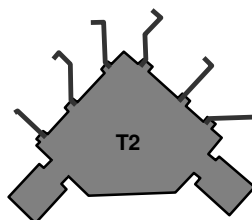


A sármelléki repülőtér utasforgalmi épülete, a bejáróút és gépkocsi-parkoló felől. A 2006. őszére kialakított terminál főbejárata a repülőtér megnevezése alatt található.

Forrás: SOM Krisztián fényképfelvétele, 2019. január

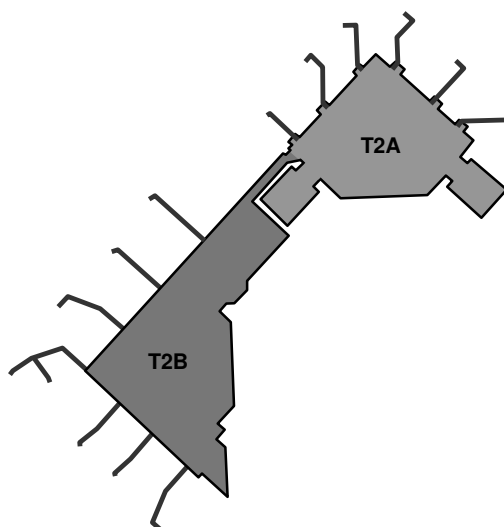
*A budapesti légi kikötő 2-es számú termináljának és csatlakozó mellék-, illetve
toldaléképületeinek változásai, 1985-től 2020-ig (vázlatok)*

1985-ben



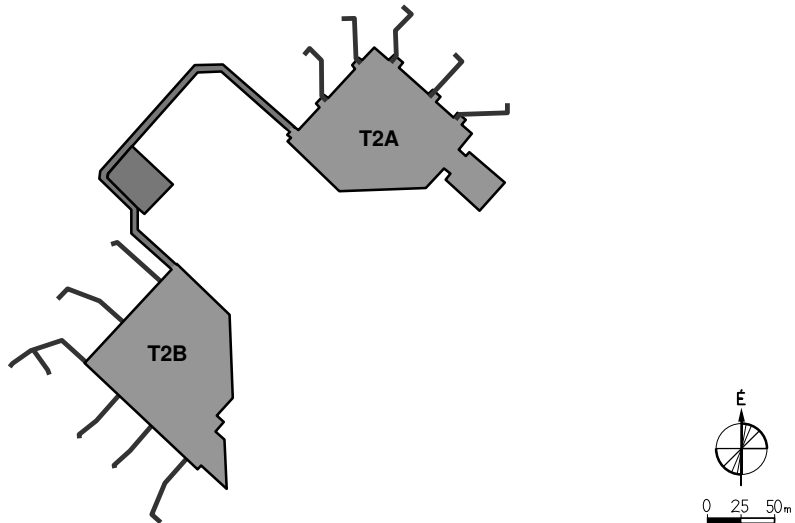
A Ferihegy 2 utasforgalmi épületnek közforgalom részére történt átadására 1985. november 1-jén került sor. A terminál hat utashíd révén közvetlen összeköttetést biztosított az utasváró és a repülőgép között; az épület összesen nyolc beszállító-kapuvval rendelkezett. (A nyugati [baloldali] melléképület a „G”, a keleti [jobbaldali] az „F” jelzést kapta.)

1998-ban



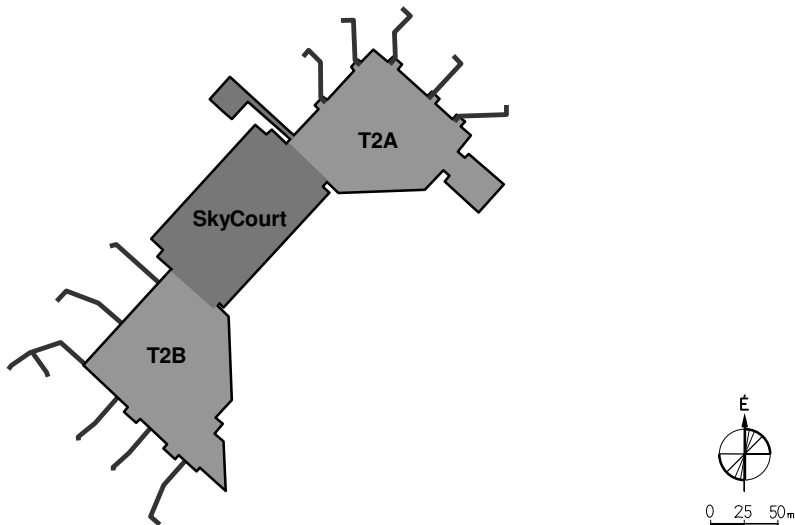
A Ferihegy 2B utasforgalmi épületnek közforgalom részére történt átadására 1998. december 19-én került sor, amely hét újabb utashidat biztosított az utazók kiszolgálására. További két beszállító-kapun keresztül, busszal lehetett megközelíteni a repülőgépeket.

2009-ben



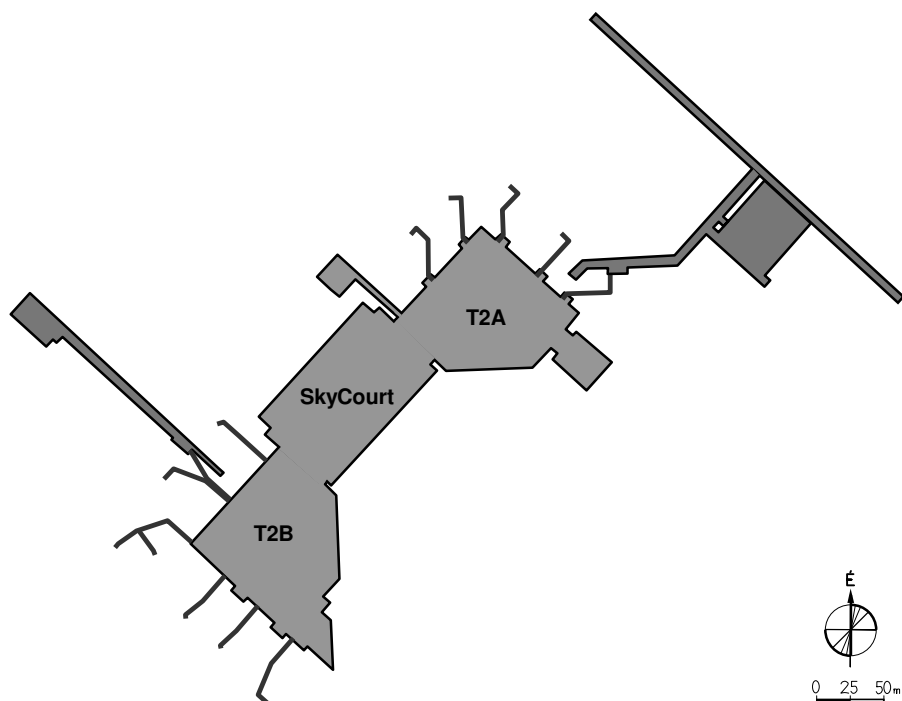
A Ferihegy 2 utasforgalmi épületek bővítése érdekében a 2A és 2B közötti terminálrészt és irodaépületet 2009-ben elbontották. Az építkezések idején a zavartalan utasáramlást egy elkerülő folyosó biztosította.

2011-ben



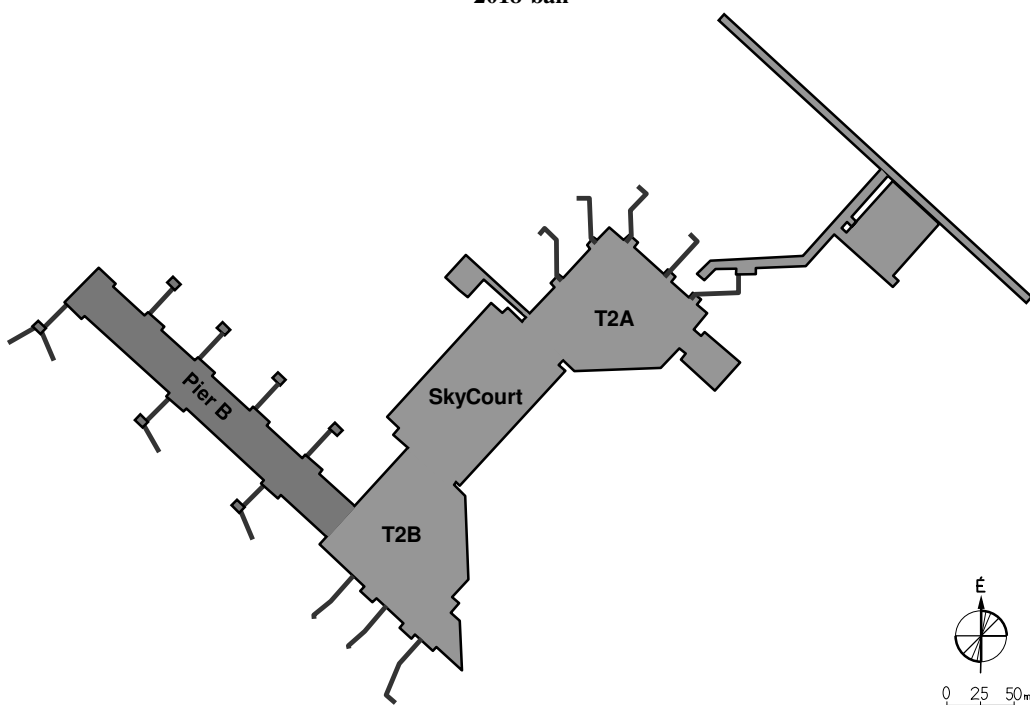
A Ferihegy 2 utasforgalmi épületeknek új, „SkyCourt” („Égi Udvar”) elnevezésű tömbjét 2011. március 19-én adták át az utasforgalom részére, amely egyúttal az utasbiztonsági ellenőrzésnek új területet is biztosított. A 2A-hoz csatlakozó új toldaléképületben három, buszos beszállító-kaput alakítottak ki, valamint a 2B terminálon két toldalék-lépcsőház révén négy újabb, busszal kiszolgált beszállító pult volt üzemben.

2013-ban



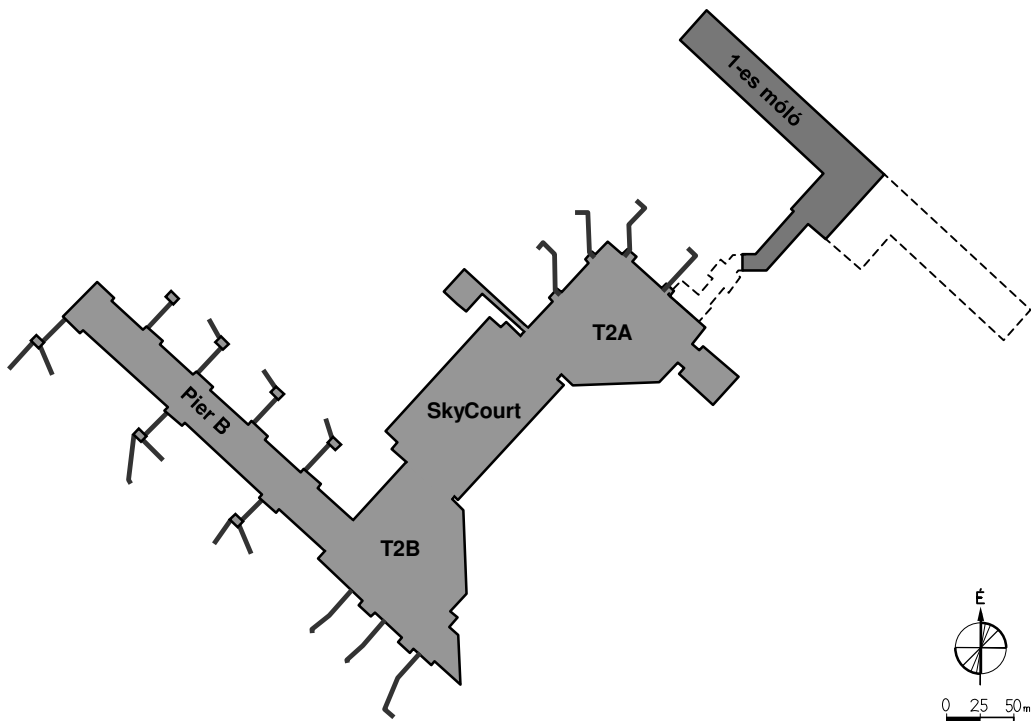
A *MALÉV* csődjét követő utasforgalom-átszervezés miatt, az alacsony árfekvésű légitársaságok járatait ideiglenesnek szánt, fém toldaléképületekben szolgálták ki, amelyek a 2A, illetve 2B épülethez csatlakoztak.

2018-ban



A 2B terminál bővítéseken új épületszárny került kialakításra „Pier B” néven, amelyet 2018. augusztus 1-től, két szakaszban nyitottak meg. E terminálrész 7 utashíddal és 18 beszállító kapuval rendelkezett.

2020-ban



Az alacsony árfekvésű légitársaságok Schengen-belső viszonylatú járatait kiszolgáló új épületet („1-es móló”, angolul: „Pier 1”) 2020. január 15-én adták át, amely a kezdeti hónapokban 5+1 gyalogos beszállító kapuval rendelkezett. 2020. nyarára tervezik átadni a 2A terminállal összeköttetést biztosító folyosót és a móló másik, délkeleti felét. (A 2020. március végén még épülő móló-részeket e vázlatban szaggatott vonalak jelölik.) A 2A épületéből induló három, buszos beszállításra szolgáló kapuval rendelkező kis toldaléképület az „1-es móló” teljes elkészültéig elvi üzemben maradt.

A vázlatokat rajzolta: SOM Krisztián

**A hosszútávú magyar kormányzati különjáratok,
az 1960-as és 1990-es évek között**

Az Európa városaiba irányuló magyar kormányzati különjáratok döntően a *Minisztertanács*, majd a *BM Kormányórság* repülőgépei révén voltak teljesítve. Azonban a távoli országok elérésére, illetve a nagyobb küldöttségek szállítására 1966-tól már általában a magyar légitársaság légijárműveit vették igénybe, bérelték ki. Külföldről bérelt repülőgépet elsősorban akkor vett igénybe a magyar kormányzat és állami vezetés, ha a magyar repülőgépek menetrendi és menetrenden kívüli leterheltségei miatt légijárművet biztosítani nem tudtak, továbbá akkor, ha a magyar légijárművek hatótávolsága a különjárat teljesítését nem tette lehetővé (elsősorban az Atlanti-óceánon át vezető hivatalos utak esetében).

Kormányküldöttségek távoli országokba az 1950-es évek utolsó harmadától indultak. Az első ilyen volt 1957. szeptember-októberében KÁDÁR János kínai útja, amely során a magyar delegáció Moszkvától a csehszlovák nemzetgyűlés küldöttségével osztozott az *Aeroflot Tu-104-es* repülőgépén, illetve vissza Budapestre is.¹ Az 1959. év tavaszán, dr. MÜNNICH Ferenc, az *Elnöki Tanács* elnöke által vezetett delegáció utazott a kelet-ázsiai kommunista országokba: Mongóliába, a Kínai Népköztársaságba, Észak-Vietnámba és Észak-Koreába. Ennek során több ország légijárművét is igénybe vették, így például a kínai állami légitársaság, a *CAAC Iljuszín Il-14-es* repülőgépét, illetve Moszkvából Budapestre az *Aeroflot Il-14-es* (CCCP-JI1895-ös lajstromjelű) légijárművével repültek haza.²

A hosszútávú magyar kormányzati különjáratok útvonalai, az 1960-as és 1990-es évek között (részletek)		
időszak	útvonal*	repülőgép
1961.08.12– –1961.08.28.	Budapest–(...)–Új-Delhi } Új-Delhi–(...)–Jakarta // Jakarta–Denpasar // Denpasar–Jakarta // Jakarta–Rangoon } Rangoon–Új-Delhi // Új-Delhi–(...)–Moszkva)–Budapest	<i>Aeroflot, Il-18</i>
1962.12.01– –1962.12.28.	Budapest–(Rabat)–Conakry // Conakry–Bamako // Bamako–Cotonou // Cotonou–Accra // Accra–Lagos // Lagos–Rabat // Rabat–Algír // Algír–Budapest	<i>Aeroflot, Il-18</i> (CCCP-75823)
1966.02.01– –1966.03.01.	Budapest–Kairó // Kairó–Addis-Abeba // Addis-Abeba–Dar es Salaam // Dar es Salaam–(Asmara)–Kuvait // Kuvait–Új-Delhi // Új-Delhi–Bombay // Bombay–(Dahran)–Nicosia // Nicosia–Budapest ^{a,b}	<i>MALÉV, Il-18</i> (HA-MOH)
1969.11.10– –1969.11.21.	Budapest–Moszkva–(...)–Új Delhi // Bombay–Teherán // Teherán–(...)–Budapest ^a	<i>MALÉV, Il-18</i>
1970.06.27– –1970.07.05.	Budapest–Moszkva–(Omszk)–Ulán Bátor // Ulán Bátor–Omszk } Omszk–(Moszkva)–Budapest ^a	<i>MALÉV</i>
1970.08.21– –1970.09.01.	Budapest–(...)–Khartúm // Khartúm–Dar es Salaam // Dar es Salaam–(Aden)–Kairó // Kairó–Budapest ^a	<i>MALÉV, Il-18</i>
1971.09.13– –1971.09.23.	Budapest–(Moszkva)–Omszk } Omszk–(Irkutsk)–Habarovszk } Habarovszk–Phenjan–Szunan // Phenjan–Szunan–Habarovszk–(Irkutsk)–Omszk)–Moszkva // Moszkva–Budapest ^a	<i>MALÉV, Il-18</i>
1971.11.04– –1971.12.24.	Budapest–...–Dar es Salaam // Dar es Salaam–Kairó // Kairó–Bagdad // Bagdad–Damaszkusz // Damaszkusz–Budapest	n. a.
1971.11.29– –1971.12.14.	Budapest–Algír // Algír–Oran // Oran–Hassi Messaoud // Hassi Messaoud–Algír // Algír–Conakry // Conakry–(...)–Brazzaville // Brazzaville–(Fort Lamy–Málta)–Budapest ^a	<i>MALÉV, Il-18</i> (HA-MOH)
1972.01.31– –1972.02.11.	Budapest–(Tbiliszi)–Siráz } Siráz–(Bombay)–Rangoon } Rangoon–Hanoi–Gia Lam // Hanoi–Gia Lam–(Rangoon)–Bombay } Bombay–(Siráz?)–Tbiliszi // Tbiliszi–Budapest ^d	<i>MALÉV, Il-18</i>
1973.11.12– –1973.11.23.	Budapest–Lagos // Lagos–Kano // Kano–Lagos // Lagos–Accra // Accra–Freetown // Freetown–(Lagos)–Budapest ^{a,e}	<i>MALÉV, Il-18</i>
1974.11.20– –1974.11.30.	Budapest–(...)–Taskent } Taskent–Új-Delhi // Új-Delhi–Rangoon // Rangoon–Taskent } Taskent–(Tbiliszi)–Budapest ^f	n. a.

¹ > A magyar kormányküldöttség megérkezett Pekingbe.

² > [1959. tavaszán vetített filmhíradók mozgókép-tudósításai. Web: <https://filmhiradokononline.hu/>] ; [Korabeli sajtó-közlemények.]

időszak	útvonal*	repülőgép
1974.10.28– –1974.11.05.	Budapest–(...)–Hanoi // Hanoi–(...)–Budapest ^g	BM KŐ., Tu-134 (HA-LBN)
1975.10.26– –1975.11.04.	Budapest–Luxor ☉ } Luxor–Mogadishu // Mogadishu–Aden // Aden– (...)–Budapest ^a	Aeroflot, Il-18
1975.12.14– –1975.12.24.	Budapest–(...)–Havanna // Havanna–(...)–Budapest ^h	n. a., Il-62
1976.10.06– –1976.11.19.	Budapest–(...)–Caracas // Caracas–Lima // Lima–Panamaváros // Panamaváros–Havanna // Havanna–Rabat–Budapest ^a	Aeroflot, Il-62
1976.12.06– –1976.12.13.	Budapest–(...)–Taskent ☉ } Taskent–Új-Delhi // Új-Delhi–Taskent } Taskent–(Tbiliszi)–Budapest ^{a,i}	MALÉV, Tu-154
1977.10.14– –1977.10.18.	Budapest–Tbiliszi–(Taskent)–Kabul // Kabul–(Taskent–Tbiliszi)– Budapest ^a	MALÉV
1977.11.09– –1977.11.18.	Budapest–(Gander)–Mexikóváros // Mexikóváros–Quito // Quito– Gander ☉ } Gander–Budapest ^a	n. a., Il-62
1978.09.08– –1978.09.17.	Budapest–(Damaszkusz–Aden–Nairobi)–Maputo // Maputo–(Nairo- bi–Aden–Damaszkusz)–Budapest ^{a,j}	MALÉV, Tu-154
1979.02.17– –1979.03.03.	Budapest–Damaszkusz // Damaszkusz–Aden // Aden–Addis-Abeba // Addis-Abeba–(Kairó)–Budapest ^k	MALÉV, Tu-154 (HA-LCG)
1979.12.06– –1979.12.13.	Budapest–(Tbiliszi)–Taskent ☉ } Taskent–Delhi // Calcutta–(Luck- now–Taskent–Tbiliszi)–Budapest ^a	MALÉV, Tu-154
1980.09.10– –1980.09.27.	Budapest–(Larnaca)–Aden ☉ } Aden–Addis Abeba // Addis Abeba– Dar es Salaam // Dar es Salaam–Maputo // Maputo–Lusaka // Lusa- ka–(Lagos)–Algír ☉ } Algír–Budapest ^a	MALÉV, Tu-154
1982.06.16– –1982.06.26.	Budapest–(Tbiliszi?)–Taskent } Taskent–(...)–Rangoon // Rangoon– Manila // Manila–Bangkok–Bombay ☉ } Bombay–Abu Dhabi–Buda- pest ^a	MALÉV, Tu-154
1982.10.19– –1982.11.02.	Budapest–(Tunisz–Kano)–Luanda // Luanda–Bissau // Bissau–Tri- poli // Tripoli–Budapest ^k	MALÉV, Tu-154
1984.05.28– –1984.06.02.	Budapest–(...)–Ulánbátor // Ulánbátor–(...)–Budapest ^a	n. a.
1984.11.12– –1984.11.30.	Budapest–(Kuvait)–Bombay ☉ } Bombay–(Medan)–Jakarta // Jakar- ta–Denpasar // Denpasar–Hanoi·Noi Bai // Hanoi·Noi Bai–Ho Chi Minh-város // Ho Chi Minh-város–Phnompen // Phnompen–Vienti- ane // Vientiane–(Kalkutta)–Taskent ☉ } Taskent–Budapest ^a	MALÉV, Tu-154
1985.09.15– –1985.09.21.	Budapest–(...)–Tokió // Oszaka–(...)–Budapest ^l	MALÉV, Tu-154 (HA-LCR)
1985.09.26– –1985.10.30.	Budapest–Tunis–Conakry // Conakry–Luanda // Luanda–Harare // Harare–(Mombassa–Kairó)–Budapest ^{a,m}	MALÉV, Tu-154
1986.04.20– –1986.04.24.	Budapest–(Algír)–Lagos // Lagos–(Málta)–Budapest ^a	MALÉV, Tu-154 (HA-LCR)
1993.02.14– –1993.02.22.	Budapest–(Dubai–Bombay)–Bangkok // Bangkok–Kuala Lumpur // Kuala Lumpur–(Bombay–Dubai)–Budapest	MALÉV, Tu-154
1994.09.11– –1994.09.21.	Budapest–Moszkva–(Novoszibirszk)–Ulánbátor // Ulánbátor–Peking // Peking–Hszian // Hszian–Guangzhou/Kanton // Guangzhou/Kan- ton–Denpasar // Denpasar–Jakarta // Jakarta–Madras–Bombay ☉ } Bombay–(Dubai)–Budapest	MALÉV, Tu-154 (HA-LCV)
1995.03.29.– –1995.04.04.	Budapest–Abu Dhabi // Abu Dhabi–Kuvait // Kuvait–Budapest	MALÉV

* E mellékletben a „/” jel a delegáció (egyik) célállomásában történő tartózkodást, és az onnan tovább- vagy hazaút kezdetét jelöli; a „}” jel azt a várost jelöli, ahol a küldöttség rövidebb időre elhagyta a repülőteret (gyakorta csak éjszakai elszállásolás végett, lsd. „☉”). Zárójelek között közölt település vagy útvonal leszállásai alkalmával a személyzet és az utasok a repülőgép fedélzetén, vagy az utasforgalmi épület várótermében várakoztak az utántöltés, személyzetcsere és / vagy műszaki pihenő idején. BM KŐ. itt a *Bellügyminisztérium Kormányőrség* légi szállítási szolgálatát jelöli.

^a LOSONCZI Pál, az *Elnöki Tanács* elnökének hivatalos útja.

^b Az egy hónapos út során Egyiptomban, Etiópiában, Tanzániában, Kuvaitban, Indiában és Cipruson folytatott a küldöttség rövidebb-hosszabb megbeszélést. Az útvonal teljes hossza elérte a 30.000 km-t.

^c Fort Lamy mai neve N'Djamena, Niger fővárosa.

^d FOCK Jenő a *Minisztertanács* elnökének (miniszterelnöknek) hivatalos útja. Hazafelé, Rangoonban a burmai vezetők a repülőtér várótermében fogadták a magyar küldöttséget, és a műszaki pihenő ideje alatt ott ebédre látták vendégül a delegáció tagjait. Bombay-ben gazdag programmal várták a magyar kormányzati utazókat.

^e A kiutazás során a magyar és a nigériai főváros közötti közvetlen szakasz a *MALÉV* addig repült leg-hosszabb, megszakítás nélküli útja volt, közel 5.000 km.

^f A *Minisztertanács* elnöke vezette küldöttség hivatalos útja.

^g Az október 28-án Budapestről indult, *Minisztertanács* elnök-helyettese vezette küldöttség október 30-án érkezett a vietnámi fővárosba. A visszaút november 5-én kezdődött.

^k KÁDÁR János pártfőtitkár hivatalos útja.

ⁱ Az indiai belföldi körutazást az indiai légierő részéről a magyar küldöttség rendelkezésére bocsátott külön-repülőgéppel (és személyzetével) bonyolították le.

^j A 10.900 km-es repülőút – az egyórás műszaki pihenőkkel együtt – 18 órát tartott.

^k CZINEGE Lajos hadseregátornok, honvédelmi miniszter hivatalos útja.

^l LÁZÁR György a *Minisztertanács* elnökének (miniszterelnöknek) hivatalos útja.

^m A dél felé tartó út első műszaki leszállásának alkalmával, Tuniszban is tárgyalást folytattak, a repülőtérén.

Forrás: A magyar kormányküldöttség afrikai útvonala. ; A magyar kormányküldöttség visszaérkezett negynapos... ; BARACS ; Barátsági nagygyűlés a Nagy Népi Hurál üléstermében. ; Délkelet-ázsiai körútját befejezve hazaindult Losonczy Pál. ; Érdemes odafigyelni erre a földrészre. ; FEHÉR Péter ; Fock Jenő befejezte burmai látogatását. ; Fock Jenő Rangoonban. ; FÖLDESI: *Öt évtized szárnyakon.*: 131., 139. p. ; Hazaindult a magyar küldöttség Hanoiból. ; KERCZA: Göncz Árpád az Arab Emírátságokba érkezett. ; KERCZA: Szerződések, virágok és mosolyok. ; KERCZA: Távoli tájak, közeli kapcsolatok. ; LÁSZLÓ Erzsébet ; Lázár György elutazott Japánból. ; Losonczy Pál a Koreai NDK-ba utazott. ; Losonczy Pál Afrikába utazott. (1970) ; Losonczy Pál Afrikába utazott. (1980) ; Losonczy Pál afrikai útra indul. ; Losonczy Pál befejezte afrikai körútját. ; Losonczy Pál Conakryba érkezett. ; Losonczy Pál Délkelet-Ázsiába utazott. ; Losonczy Pál Ecuadorban. ; Losonczy Pál Guineában. ; Losonczy Pál Hanoiban. ; Losonczy Pál hazaérkezett. ; Losonczy Pál hazaérkezett Indiából. ; Losonczy Pál hazaérkezett Nigériából. ; Losonczy Pál hazaindult Manilából. ; Losonczy Pál Ho Si Minh-városban. ; Losonczy Pál Indiába utazott. ; Losonczy Pál indiai körúton. ; Losonczy Pál Kairóba érkezett. ; Losonczy Pál Kambodzsaiban. ; Losonczy Pál Laoszba érkezett. ; Losonczy Pál ma érkezik Szomáliába. ; Losonczy Pál ma hazaérkezik. ; Losonczy Pál ma utazik tovább Tanzániából. ; Losonczy Pál megérkezett az afgán fővárosba. ; Losonczy Pál megérkezett Indiába. ; Losonczy Pál Mexikóba érkezett. ; Losonczy Pál Mongóliába utazott. ; Losonczy Pál repülőútja. ; Losonczy Pál tegnap Délkelet-Ázsiába utazott. ; Losonczy Pál Újdelhiben. ; Losonczy Pál útjának második állomásán. ; Losonczy–Podgornij megbeszélés. ; Ma érkezik haza a Fock Jenő vezette küldöttség. ; *Magyar Külpolitikai Évkönyv. 1973.*: 179–185. p. ; *Magyar Külpolitikai Évkönyv. 1986.*: 191–194. p. ; MÉSZÁROS – ZAINKÓ – ZSALUDEK: 10., 12–13. p. ; Mombasa. ; *MTI*: Fock Jenő Taskentben. ; *MTI*: Hanoiban a magyar küldöttség. ; *MTI*: Hazaérkezett a magyar kormányküldöttség. ; Münnich Ferenc és kísérete befejezte indiai látogatását. ; Panamából Kubába érkezett Losonczy Pál. ; SZALONTAY ; Szerződések, virágok és mosolyok. ; Távoli tájak, közeli kapcsolatok. ; Úton a VDK-ba a magyar párt- és kormányküldöttség. ; ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-154.*: 13., 18., 27. p. ; [Az 1979. decemberi, az 1980. szeptemberi és az 1982. október végi különjárat fedélzeti tájékoztató kiadványa alapján.] ; [1961. márciusi és 1962. decemberi filmhíradók mozgókép-tudósításai. Web: <https://filmhiraadokonline.hu/>] ; [KÖVES Tibor, *MTI* fénykép-felvétele alapján.]

A rendszerváltást követően, a 3.000 km alatti távolságokon, 1996-tól esetenként a *MALÉV Fokker 70*-es típusával teljesítették a kormányzati különjáratokat. A 2005. év végéig valamennyi magyar miniszterelnök és államfő utazott e típus fedélzetén, amely átalakítható volt az alapváltozatnál kényelmesebb elrendezésűre is.³ Számos példa között, GYURCSÁNY Ferenc miniszterelnök 2009. január második felében Ománban, majd Katarban folytatott tárgyalásokat. A Budapest–Mascát // Mascát–Doha // Doha–Budapest útvonalat a *MALÉV*től bérelt különjáratú repülőgép teljesítette.⁴

³ > (sajtos)

⁴ > SITKEI

Jegyzetekben alkalmazott rövidítések és forrásjegyzék

A lábjegyzetek forrásjelölésénél, kapcsos zárójelek között ismertetett tartalmak az alábbi felsorolásban általában nem szerepelnek; azok megtalálási helye, és / vagy eredete az adott helyen kerülnek részletesen ismertetésre. A források a *Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság* által kiadott *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)* című tudományos folyóiratának (HU ISSN 1216-6774) 2013. évi követelményei szerint kerültek ismertetésre.

Számos, szerző ismertetése nélkül megjelent magyarországi újságcikk hírügynökségi, döntően a *Magyar Távirati Iroda* által kiadott jelentések szó szerinti, vagy esetleg kivonatos közlése.

A 2000. év utáni, forrásjelölés nélküli események ismertetése jellemzően a szerző tapasztalásai, jegyzetei alapján kerültek közlésre.

MONOGRÁFIÁK, KISMONOGRÁFIÁK, TANULMÁNYOK, CIKKEK, ÉVKÖNYVEK, ADATTÁRAK, ÚTI-KÖNYVEK, ENCIKLOPÉDIÁK és LEXIKONOK

- II. János Pál: ... az igazság — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] II. János Pál: ... az igazság mindig időszerű! István, a magyarok királya támogatasson benneteket! *Békés Magyar Hírlap*, XLVI. évf. (1991) 195. sz. (augusztus 21.) 1–2. p. HU ISSN 1215-1068
- 50 ezer jegy Ferihegyre. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] 50 ezer jegy Ferihegyre. *Új Dunántúli Napló*, XV. évf. (2004) 147. sz. (május 30.) 11. p. HU ISSN 0865-9133
- 229 nemzetközi MALÉV-járat. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] 229 nemzetközi MALÉV-járat. *Dunántúli Napló*, XXVII. évf. (1970) 103. sz. (május 5.) 4. p. HU ISSN 0133-2007
- A. A. Gromiko és G. K. Zsukov Budapestén. — [A szerző ismertetése nélkül; szerkesztőségi beszámoló.] A. A. Gromiko és G. K. Zsukov Budapestén. *Dunántúli Napló*, XIV. évf. (1957) 123. sz. (május 28.) 5. p. (HU ISSN 0133-2007)
- A Balaton Airport rekordja. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A Balaton Airport rekordja. *Somogyi Hírlap*, XI. évf. (2000) 12. sz. (január 15.) 6. p. HU ISSN 0865-9125
- A bécsi repülőgép kényszerleszállása Tatatóvárosnál. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A bécsi repülőgép kényszerleszállása Tatatóvárosnál. *Esztergom és vidéke*, LIV. évf. (1933) 54. sz. (július 9.) 4. p.
- A belga királyi pár utazása. — [A szerző ismertetése nélkül, a Reuters hírügynökségtől átvett szerkesztőségi közlemény.] A belga királyi pár utazása. *Nyírvidek*, XXXIX. évf. (1918) 155. sz. (július 12.) 1. p.
- A belgrád-budapesti repülőgép kényszerleszállása Pesterzsébet mellett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A belgrád-budapesti repülőgép kényszerleszállása Pesterzsébet mellett. *Pesti Napló*, LXXXIII. évf. (1932) 74. sz. (április 2.) 9. p.
- A délutáni órákban ENSZ küldöttség érkezik Budapestre. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A délutáni órákban ENSZ küldöttség érkezik Budapestre. *Magyar Honvéd*, I. évf. (1956) 4. sz. (november 2.) 1. p.
- A DIFK és a DNFF felhívása. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A DIFK és a DNFF felhívása. *Petőfi Népe*, XXVIII. évf. (1973) 24. sz. (január 30.) 1. p. (HU ISSN 0133-235X)
- A fiatalok életkörülményeiről, gazdasági kérdésekről... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A fiatalok életkörülményeiről, gazdasági kérdésekről tárgyalt a lengyel kormány elnöksége. *Petőfi Népe*, XXXVII. évf. (1982) 8. sz. (január 10.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- A főváros népe nagy szeretettel fogadta Nkrumah elnököt. — [A szerző ismertetése nélkül; szerkesztőségi beszámoló.] A főváros népe nagy szeretettel fogadta Nkrumah elnököt. *Dunántúli Napló*, XVIII. évf. (1961) 177. sz. (július 29.) 1., 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- A Francia-Román repülőgéptársaság egy utasszállító gépe... — [A *Magyarság* tudósítójának beszámolója, a szerző ismertetése nélkül.] A Francia-Román repülőgéptársaság egy utasszállító gépe Mátyásföld közelében lezuhant és pilótája szörnyethalt. *Magyarság*, VI. évf. (1925) 106. sz. (május 12.) 7–8. p.
- A Graf Zeppelin hóviharban, de nagy sikerrel... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A Graf Zeppelin hóviharban, de nagy sikerrel tette meg magyarországi körútját. *Keleti Újság*, XIV. évf. (1931) 74. sz. (április 1.) 7. p.
- A „Graf Zeppelin” kétszer is elkerülte Szegedet. — [A szerző ismertetése nélkül, a *Délmagyarország* folyóirat munkatársának beszámolója.] A „Graf Zeppelin” kétszer is elkerülte Szegedet. *Délmagyarország*, V. évf. (1929) 236. sz. (október 17.) 1. p.

- A Graf Zeppelin ma este hét órákor megjelent... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A Graf Zeppelin ma este hét órákor megjelent Kolozsvár felett. *Keleti Újság*, XII. évf. (1929) 238. sz. (október 18.) 7. p.
- A gyomrában próbált kábítószert csempészni. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A gyomrában próbált kábítószert csempészni. *Heves Megyei Hírlap*, XXI. évf. (2010) 171. sz. (július 24.) 8. p. HU ISSN 0865-9109
- A jugoszláv sportrepülők elutaztak Pécsről. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A jugoszláv sportrepülők elutaztak Pécsről. *Új Dunántúl*, V. évf. (1948) 110. sz. (május 15.) 4. p.
- A kormány figyel a Balatonra. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A kormány figyel a Balatonra. *Somogyi Hírlap*, XV. évf. (2004) 168. sz. (július 20.) 7. p. HU ISSN 0865-9125
- A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium jelentése a bejrúti légikatasztrófáról. — [*MTI* közlemény.] A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium jelentése a bejrúti légikatasztrófáról. *Petőfi Nőpe*, XXX. évf. (1975) 249. sz. (október 23.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- A KPM közleménye a január 15-i repülőgép-szerencsétlenségről. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A KPM közleménye a január 15-i repülőgép-szerencsétlenségről. *Dunántúli Napló*, XXXII. évf. (1975) 64. sz. (március 6.) 2. p. HU ISSN 0133-2007
- A légirendészet őrt áll a polgári-légiforgalom rendjének biztosításáért. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló. A fényképfelvételeket RUTTKAY Pál készítette.] A légirendészet őrt áll a polgári-légiforgalom rendjének biztosításáért. *Magyar Rendőr*, V. évf. (1951) 23. sz. (július 28.) 5. p.
- A lengyel párt- és kormányküldöttség megérkezett Belgrádba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A lengyel párt- és kormányküldöttség megérkezett Belgrádba. *Dunántúli Napló*, XIV. évf. (1957) 213. sz. (szeptember 11.) 3. p. (HU ISSN 0133-2007)
- A. M. — A. M.: Magyarországi esetek. *AERO magazin*, XXI. évf. (2019) 7. sz. 11. p. HU ISSN 1419-4074
- A magasból. — -i -f [szerzői álnév]: A magasból. *Hazáért*, XXV. (1970) 25. sz. (június 24.) 4. p. (HU ISSN —)
- A magyar bélyegek monográfiája — NÉVI Pál – STEINER László – SURÁNYI László (szerk.): *A magyar bélyegek monográfiája*. IV. köt. (A postai bérmentesítés 1900–1944.) Budapest, 1971, Közlekedési Dokumentációs Vállalat. 720 p. (HU ISBN —)
- A magyar csendőr és a repülés. — [A szerző ismertetése nélküli írás.] A magyar csendőr és a repülés. *Magyar Szárnyak*, III. évf. (1940) 15. sz.
- A Magyar Honvédség Évkönyve, 2009. — A Magyar Honvédség Évkönyve, 2009. Budapest, 2010, Zrínyi Kiadó. 200 p. HU ISSN 1789-8315
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1925. — PINCZÉS Zoltán (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, XXXIII. évf. (1925). 376 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1927. — PINCZÉS Zoltán (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, XXXV. évf. (1927). 372 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1929. — PINCZÉS Zoltán (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, XXXVII. évf. (1929). 362 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1930. — PINCZÉS Zoltán (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, XXXVIII. évf. (1930). 360 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1931. — PINCZÉS Zoltán (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, XXXIX. évf. (1931). 373 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1938. — MUNKÁCSY Lajos (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, XLVI. évf. (1938). 402 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1939. — MUNKÁCSY Lajos (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, XLVII. évf. (1939). 376 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1940. — BEÖTHY Kálmán (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, XLVIII. évf. (1940). 426 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, Pótlék 1940. — BEÖTHY Kálmán (szerk.): *Pótlék a Magyar Királyi Csendőrség 1940 évi Zsebkönyvéhez*. Budapest, 1940. 64 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1941. — BEÖTHY Kálmán (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, XLIX. évf. (1941). 396 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1943. — A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, LI. évf. (1943). 431 p.
- A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, 1944. — BENEDEK Mihály (szerk.): A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve, LII. évf. (1944). 455 p.
- A magyar kormány erőlyes tiltakozó jegyzéke... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A magyar kormány erőlyes tiltakozó jegyzéke a jugoszláv légi provokációk ellen. *Dunántúli Napló*, IX. évf. (1952) 92. sz. (április 20.) 3. p. (HU ISSN 0133-2007)

- A magyar kormány gyorssegélye Kambodzsának. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A magyar kormány gyorssegélye Kambodzsának. *Békés Megyei Népszerűség*, XXXIV. évf. (1979) 38. sz. (február 15.) 2. p. HU ISSN 0133-0055
- A magyar kormányküldöttség afrikai útvonala. — [A szerző ismertetése nélkül, térképmelléklet és annak ismertető szövege.] A magyar kormányküldöttség afrikai útvonala. *Petőfi Népe*, XVII. évf. (1962) 299. sz. (december 22.) 2. p. (HU ISSN 0133-235X)
- A magyar kormányküldöttség megérkezett Pekingbe. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A magyar kormányküldöttség megérkezett Pekingbe. *Dunántúli Napló*, XIV. évf. (1957) 228. sz. (szepember 28.) 1. p.
- A magyar kormányküldöttség visszaérkezett négynapos... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A magyar kormányküldöttség visszaérkezett négynapos körútjáról az indonéz fővárosba. *Dunántúli Napló*, XVIII. évf. (1961) 198. sz. (augusztus 23.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- A magyar légvédelem elhárította a nagyszabásúnak... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi összefoglaló.] A magyar légvédelem elhárította a nagyszabásúnak tervezett második szovjet légitámadást. *Délmagyarország*, XVIII. évf. (1942) 205. sz. (szeptember 11.) 1. p.
- A Magyar Népköztársaság kormányának jegyzéke az Osztrák Köztársaság kormányához. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A Magyar Népköztársaság kormányának jegyzéke az Osztrák Köztársaság kormányához. *Dunántúli Napló*, XIII. évf. (1956) 35. sz. (február 10.) 2. p. (HU ISSN 0133-2007)
- A Magyar Népköztársaság kormányának tiltakozó jegyzéke az Egyesült ... — [A Külügyminisztérium közleménye.] A Magyar Népköztársaság kormányának tiltakozó jegyzéke az Egyesült Államok kormányához. *Dunántúli Napló*, XIII. évf. (1956) 35. sz. (február 9.) 3. p. (HU ISSN 0133-2007)
- A Magyar Népköztársaság Külügyminisztériuma tiltakozik az osztrák határsértések miatt. — [*MTI* közlemény.] A Magyar Népköztársaság Külügyminisztériuma tiltakozik az osztrák határsértések miatt. *Somogyi Néplap*, XVII. évf. (1960) 202. sz. (augusztus 27.) 2. p. (HU ISSN 0201-1336)
- A magyar- finn barátsági hét mérlege. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A magyar- finn barátsági hét mérlege. *Békés Megyei Népszerűség*, XXVIII. évf. (1973) 163. sz. (július 14.) 1. p. (HU ISSN 0133-0055)
- A magyar repülőposta. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A magyar repülőposta. *Philatelia*, V. évf. (1918) 7–8. (46–47.) sz. (július–augusztus) 98–105. p.
- A MALÉV csatlakozott az IATA-hoz. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A MALÉV csatlakozott az IATA-hoz. *Petőfi Népe*, XXXIX. évf. (1984) 2. sz. (január 4.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- A Malév illetékese a bejrúti járat... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A Malév illetékese a bejrúti járat leállításáról és a tel-avivi járatról. *Petőfi Népe*, XLV. évf. (1990) 73. sz. (március 28.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- A MIG 21-es átrepült Jugoszláviába. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A MIG 21-es átrepült Jugoszláviába. *Délmagyarország*, LXXXIII. évf. (1993) 168. sz. (július 21.) 1. p. HU ISSN 0133-025X
- A nagy kód megnehezíti a repülőforgalmat. — [Szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A nagy kód megnehezíti a repülőforgalmat. *Délmagyarország*, XIV. évf. (1958) 290. sz. (december 9.) 2. p. (HU ISSN 0133-025X)
- A német külügyminiszter és propagandaügyi miniszter látogatása Budapesten. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A német külügyminiszter és propagandaügyi miniszter látogatása Budapesten. *Nyírvidek Szabolcsi Hírlap*, IV. évf. (1936) 216. sz. (szeptember 20.) 1. p.
- A nemzetközi turarepülés ötödik napja Mátyásföldön. — [A szerző ismertetése nélkül.] A nemzetközi turarepülés ötödik napja Mátyásföldön. *Magyar Országos Tudósító*, XI. évf. (1929) 184. sz. (augusztus 14.). MNL MOL K. szekció 1929. augusztus/1
- A népbiztosok tűzöléses repülőgépe. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A népbiztosok tűzöléses repülőgépe. *Az Est*, X. évf. (1919) 146. sz. (december 30.) 3. p.
- A párizs–budapest–Konstantinápolyi légivonal megnyitása. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A párizs–budapest–Konstantinápolyi légivonal megnyitása. *Az Aéro*, IX. évf. (1922) 21–24. sz. (december 30.) 211–212. p.
- A Petit Parisien és az Excelsior munkatársai ... — [A *Nemzeti Újság* tudósítójától, a szerző megnevezése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] A Petit Parisien és az Excelsior munkatársai a szerb királyi nászról. *Nemzeti Újság*, IV. évf. (1922) 129. sz. 5. p.
- A polgári repülés kezdete. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] A polgári repülés kezdete. *Új Néplap*, III. évf. (1992) 107. sz. (május 7.) 1. p. HU ISSN 0865-915X
- A prohibíciós detektívek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] A prohibíciós detektívek. *A Magyar Detektív*, III. évf. (1928) 21. sz. (november 1.) 19–22. p.
- A repülőgép potyautasa. — A repülőgép potyautasa. *Petőfi Népe*, XXIV. évf. (1969) 298. sz. (december 24.) 8. p. HU ISSN 0133-235X

- A repülőtér nem fogad. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A repülőtér nem fogad. *Új Dunántúli Napló*, VIII. évf. (1997) 111. sz. (április 23.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- A spanyol légitársaság nyitó-járata Budapesten. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A spanyol légitársaság nyitójárata Budapesten. *Dolgozók Lapja*, XXVII. évf. (1974) 155. sz. (július 5.) 8. p. (HU ISSN 0133-140X)
- A szovjet légierő orvítámadása Budapest és néhány vidéki helység ellen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi összefoglaló.] A szovjet légierő orvítámadása Budapest és néhány vidéki helység ellen. *Délmagyarország*, XVIII. évf. (1942) 202. sz. (szeptember 6.) 1–2. p.
- A szovjet nagykövetség közleménye a magyarországi csapatmozdulatokról. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] A szovjet nagykövetség közleménye a magyarországi csapatmozdulatokról. *Magyar Nemzet*, XIX. évf. (1956) 256. sz. (november 2.) 1. p. (HU ISSN 0133-185X)
- A Tisza egész vonalát elérte a román hadsereg. — [A román nagy-főhadiszállás május 4-ei hivatalos közleménye.] A Tisza egész vonalát elérte a román hadsereg. *Nyírvidek*, XL. évf. (1919) 104. sz. (május 10.) 1. p.
- A TU-104-es Budapesten. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] A TU-104-es Budapesten. *Dunántúli Napló*, XIII. évf. (1956) 170. sz. (július 20.) 2. p. (HU ISBN 0133-2007)
- A világ légiforgalma. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi tanulmány.] A világ légiforgalma. *Magyar Statisztikai Szemle*, XIII. évf. (1935) 8. sz. 707–709. p.
- ÁBRAHÁM — ÁBRAHÁM Balázs: Repülőgép eltérítési kísérlet a forradalom előestéjén. *Betekintő*, III. évf. (2009) 4. sz. HU ISSN 1788-7569
Web: http://www.betekinto.hu/sites/default/files/betekinto-szamok/2009_4_abraham.pdf (megtekintve: 2015.10.09. 20:00)
- ÁDÁM — ÁDÁM László: Az érettségitől való félelmében repülőgépen akart öngyilkosságot követni egy pesti diáklány, de a fel nem adott bucsulevél megmentette. *Esti Kurír*, IX. évf. (1931) 111. sz. 7. p.
- Aerial Mails in New York. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Aerial Mails in New York. [Légi levelek New Yorkban.] *Flight*, III. évf. (1911) 39. (144.) sz. (szeptember 30.) 842. p.
- Aeroflot-járat Argentínába. — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] Aeroflot-járat Argentínába. Június 26-tól. *Délmagyarország*, LXXIII. évf. (1983) 149. sz. (június 25.) 4. p. HU ISSN 0133-025X
- Air Commerce. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi összeállítás.] Air Commerce. [Légi kereskedelem.] *Flight. Aircraft, Spacecraft, Missiles*, LIII. évf. (1961) 2717. sz. (április 6.) 453–456. p.
- Air Estimates Debated. — [A szerző ismertetése nélkül.] Air Estimates Debated. *Flight and Aircraft Engineer*, LI. évf. (1947) 1996. sz. (március 27.) 267., 273. p.
- Air Transport. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Air Transport. [Légi közlekedés.] *Flight*, XLIII. évf. (1943) 1794. sz. (május 13.) 500. p.
- ALMÁSI — ALMÁSI László: Egy magyar katona Rigómezőn. *Új Dunántúli Napló*, XI. évf. (2000) 47. sz. (február 17.) 7. p. HU ISSN 0865-9133
- Amerikai felderítőgépek Fehérváron. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Amerikai felderítőgépek Fehérváron. *Petőfi Népe*, XLVIII. évf. (1993) 16. sz. (január 20.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Amerikai katonai repülőgép, ... — [TASZSZ közleménye.] Amerikai katonai repülőgép, amely diverzánsokat akart ledobni magyar területre, durván megsértette a Magyar Népköztársaság légiterét. *Bácskiskunmegyei Népújság*, VI. évf. (1951) 283. sz. (december 5.) 2. p. (HU ISSN —)
- Amman felé tartanak a magyarok. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Amman felé tartanak a magyarok. *Új Dunántúli Napló*, I. évf. (1990) 138. sz. (augusztus 21.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Amsterdam-Batavia Air Mail. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Amsterdam-Batavia Air Mail. *Flight*, XX. évf. (1928) 39. (1031.) sz. (szeptember 27.) 841. p.
- Ankunft ungarischer Flugzeuge in Wien. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Ankunft ungarischer Flugzeuge in Wien. Die Flieger verschwunden. [A magyar repülőgép észkezése Bécsbe. A repülő személyek eltűntek.] *Neues Wiener Abendblatt (Tagblatt)*, LIII. évf. (1919) 112. sz. (április 24.) 3. p.
- Antall József hazaérkezett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Antal József hazaérkezett. *Somogyi Hírlap*, I. évf. (1990) 73. sz. (július 19.) 1. p. HU ISSN 0865-9125
- Aranygép. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Aranygép. *Nemzeti Sport*, XI. évf. (2000) 272. sz. (október 4.) 4. p. HU ISSN 0866-2517
- ARTNER – PARÁDI – ZEIDLER — ARTNER Ramóna – PARÁDI József – ZEIDLER Sándor: A Magyar Királyi Császárság légi, vízi, vasúti és közúti szakszolgálati ágai. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)*, XXIII. évf. (2013) 27–28–29–30. sz. 23–40. p. HU ISSN 1216-6774

ÁRVAY – FARKAS – NAGY	— ÁRVAY Tivadar – FARKAS Károly – NAGY Eszter Dóra: Katasztrófa a zempléni erdőben. <i>Petőfi Népe</i> , LXI. évf. (2006) 18. sz. (január 21.) 7. p. HU ISSN 0133-235X
ASZLÁNYI	— ASZLÁNYI Károly: Légből kapott érdekességek a budapesti repülőtér egy napjáról. <i>Az Est</i> , XXI. évf. (1930) 243. sz. (október 25.) 7. p.
Átadták a Budapest Airport irányítását.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Átadták a Budapest Airport irányítását. <i>Petőfi Népe</i> , LXII. évf. (2007) 132. sz. (június 8.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
Átutazott Budapesten Gamal Abdel Nasszer, az Egyesült Arab Köztársaság elnöke.	— [<i>MTI</i> közlemény.] Átutazott Budapesten Gamal Abdel Nasszer, az Egyesült Arab Köztársaság elnöke. <i>Petőfi Népe</i> , III. évf. (1958) 101. sz. (április 30.) 2. p. (HU ISSN 0133-235X)
Aviation Creates Another Record.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Aviation Creates Another Record. [A repülés újabb rekordot eredményezett.] <i>Flight</i> , III. évf. (1911) 23. (128.) sz. (június 10.) 506. p.
Aviaexpress légi járat Budapest–Graz között.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Aviaexpress légi járat Budapest–Graz között. <i>Pest Megyei Hírlap</i> , XXXV. évf. (1991) 199. sz. (augusztus 26.) 16. p. HU ISSN 0133-235X
Az AEROFLOT 52. „bemutatója”.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az AEROFLOT 52. „bemutatója”. <i>Új Szó</i> , XXII. évf. (1969) 258. sz. (november 3.) 2. p. (CS ISSN 1335-7050)
Az amerikai követ elutazott Budapestről.	— [<i>MTI</i> közlemény.] Az amerikai követ elutazott Budapestről. <i>Nyírvidek Szabolcsi Hírlap</i> , IX. évf. (1941) 64. sz. (március 19.) 1. p.
Az amsterdam–batáviai repülőgép leszállott ...	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az amsterdam–batáviai repülőgép leszállott Budapesten. <i>Nyírvidek</i> , LII. évf. (1931) 19. sz. (január 24.) 5. p.
Az AWACS-őrjárat hazánk légtérét is használja.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény az <i>MTI</i> közleménye alapján.] Az AWACS-őrjárat hazánk légtérét is használja. <i>Békés Megyei Hírlap</i> , XLVII. évf. (1992) 269. sz. (november 14–15.) 2. p. HU ISSN 1215-1068
Az Egyesült Államok elnöke hazánk vendége.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az Egyesült Államok elnöke hazánk vendége. <i>Petőfi Népe</i> , XLIV. évf. (1989) 162. sz. (július 12.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
Az első magyar óceánrepülők emlékére.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az első magyar óceánrepülők emlékére. <i>Békés Megyei Népiújság</i> , XXXVI. évf. (1981) 170. sz. (július 22.) 8. p. HU ISSN 1215-1068
Az első sztrájkmentes nap.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Az első sztrájkmentes nap. <i>Pest megyei Hírlap</i> , XXV. évf. (1981) 304. sz. (december 30.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
Az első útlevél- és vámvizsgálat Debrecenben.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Az első útlevél- és vámvizsgálat Debrecenben. <i>Városok Lapja</i> , XXVIII. évf. (1933) 30. sz. (október 1.) 457. p.
Az embargó hírei.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az embargó hírei. <i>Új Dunántúli Napló</i> , III. évf. (1992) 151. sz. (június 2.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
Az évtized potyautasa.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Az évtized potyautasa. <i>Dolgozók Lapja</i> , XLVI. évf. (1972) 100. sz. (április 29.) 8. p. HU ISSN 0133-2007
Az idén elkészülnek az Erzsébet-híd tervei...	— [A <i>Népszabadság</i> tudósítójának beszámolója.] Az idén elkészülnek az Erzsébet-híd tervei. Fejlesztik a Férihegyi repülőteret. <i>Népszabadság</i> , XVI. évf. (1958) 216. sz. (szeptember 12.) 1. p. (HU ISSN 0133-1752)
Az indiai kulturális küldöttség...	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az indiai kulturális küldöttség... <i>Szabad Ifjúság</i> , VII. évf. (1956) 239. sz. (október 10.) 4. p.
Az Intourist és az AEROFLOT.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az Intourist és az AEROFLOT. <i>Békés Megyei Népiújság</i> , XLI. évf. (1986) 129. sz. (június 3.) 1. p. HU ISSN 0133-0055
Az iszonyat napjai.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló-összeállítás.] Az iszonyat napjai. <i>Észak-Magyarország</i> , LX. évf. (2004) 304. sz. (december 30.) 1–5. p. HU ISSN 0133-0357
Az osztrák kancellár Budapesten tanácskozik.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az osztrák kancellár Budapesten tanácskozik. <i>Nyírvidek Szabolcsi Hírlap</i> , II. évf. (1934) 182. sz. (augusztus 11.) 1. p.
Az osztrák kancellár budapesti útja.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az osztrák kancellár budapesti útja. Schuschniggot ma este kihallgatáson fogadja a kormányzó. <i>Nyírvidek Szabolcsi Hírlap</i> , V. évf. (1937) 63. sz. (március 19.) 1. p.
Az ügyészség csempészet ügyében nyomoz.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] <i>Délmagyarország</i> , LXX-XIII. évf. (1993) 179. sz. (augusztus 3.) 3. p. HU ISSN 0133-025X
B. A.	— B. A.: Folytatódik a flottafejlesztés. <i>Légiközlekedés</i> , XXIV. évf. (1996) 9. sz. (szeptember) 11. p. HU ISSN —

- B. B. I. — B. B. I.: Csendes nap a légi mentőknél. *Tolna megyei Népiújság*, XVI. évf. (1966) 229. sz. (szeptember 28.) 4. p.
- B. Cs. — B. Cs.: Kokainfogás. *Új Magyarország*, V. évf. (1995) 77. sz. (április 1.) 5. p. HU ISSN 1215-0185
- B. I.: Hogyan működik a légi híd. Tudósítás a Ferihegyi repülőtéréről. *Magyar Nemzet*, XIX. évf. (1956) 255. sz. (november 1.) 4. p.
- B. Ö. — B. Ö.: „Küldök néked egy – útlevelet”. *Népszava*, XCIX. évf. (1971) 144. sz. (június 20.) 4. p. HU ISSN 0133-1701
- Bábolnai „sertésjárat”. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Bábolnai „sertésjárat”. *Magyarország*, XX. évf. (1983) 8. (1995.) sz. (február 20.) 21. p. HU ISSN 0464-4956
- BAJKOR — BAJKOR József (MTI) fényképfelvétele, Budapestre érkezett az amerikai PANAM... képaláírással. *Dolgozók Lapja*, XXVIII. évf. (1975) 120. sz. (május 24.) 8. p. (HU ISSN 0865-9168)
- BAKOS – CZIGLER – HARANGOZÓ — BAKOS Attila – CZIGLER Klára – HARANGOZÓ Tamás: *A magyar repülés centenáriuma. 100 év eredményei*. Budapest, 2009, Magyar Repüléstörténeti Társaság. 319 p. HU ISBN 978-963-88646-0-4
- BALASKA – KISS — BALASKA Andrea – KISS Attila (szerk.): *A 140 éves Vám- és Pénzügyőrség Emlékalbuma, 1867–2007*. [Budapest], [2007], Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága. 140 p. HU ISBN 978-963-76-1975-5
- Balett-zárlat? — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Balett-zárlat? *Dunántúli Napló*, XXVII. évf. (1970) 297. sz. (december 19.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- BÁLINT — BÁLINT György: Megérkeztek a körrepülők Budapestre. *Az Est*, XX. évf. (1929) 181. sz. (augusztus 11.) 1–2. p.
- BALLA: A kapzsóság ára. — BALLA Ödön: A kapzsóság ára. *Népszava*, XCII. évf. (1964) 227. sz. (szeptember 27.) 4. p. (HU ISSN 1418-1649)
- BALLA: „Aranyos” ügyek. — BALLA Ödön: „Aranyos” ügyek. *Népszava*, XCVII. évf. (1969) 246. sz. (október 22.) 12. p. (HU ISSN 1418-1649)
- BALLA: Forint, dollár, arany, ezüst a gépkocsiban. — BALLA Ödön: Forint, dollár, arany, ezüst a gépkocsiban. *Népszava*, XCI. évf. (1963) 287. sz. (december 8.) 4. p. (HU ISSN 1418-1649)
- BALLA: Sikertelenül próbálkoztak... — BALLA Ödön: Sikertelenül próbálkoztak... *Népszava*, XCIV. évf. (1966) 209. sz. (szeptember 4.) 4. p. HU ISSN 0133-1701
- Balloon records broken. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Balloon records broken. *Flight*, III. évf. (1911) 47. (152.) sz. (november 25.) 1029. p.
- Barátsági nagygyűlés a Nagy Népi Hurál üléstermében. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Barátsági nagygyűlés a Nagy Népi Hurál üléstermében. *Somogyi Néplap*, XXVI. évf. (1970) 150. sz. (július 4.) 1–2. p. (HU ISSN 0201-1336)
- BARNA Zsolt: Megérkeztek az amerikaiak. — BARNA Zsolt: Megérkeztek az amerikaiak. *Új Dunántúli Napló*, VI. évf. (1995) 338. sz. (december 11.) 7. p. HU ISSN 0865-9133
- BARNA Zsolt: Békefenntartók karácsonya. — BARNA Zsolt: Békefenntartók karácsonya. *Új Dunántúli Napló*, VI. évf. (1995) 352. sz. (december 27.) 7. p. HU ISSN 0865-9133
- BÁTYAI — BÁTYAI Jenő: Az első magyar távrepülő. *Békés Megyei Népiújság*, XXXIX. évf. (1984) 79. sz. (április 3.) 4. p. HU ISSN 0133-0055
- BECK — ifj. BECK Tibor: Mozaikok a forradalom és a megtorlás történetéhez: 1956 a budapesti Kertészeti és Szőlészeti Főiskolán. [1956-os Intézet] *Évkönyv*, VI. köt. (1998) 213–242. p. HU ISSN 1216-1756
- Befejezés előtt a Ferihegy 2. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Befejezés előtt a Ferihegy 2. *Petőfi Népe*, XL. évf. (1985) 159. sz. (július 9.) 4. p. HU ISSN 0133-235X
- Befejeződtek a magyar-szovjet tárgyalások. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Befejeződtek a magyar-szovjet tárgyalások. Elutazott a Leonid Brezsnyev vezette küldöttség. *Petőfi Népe*, XXXIV. évf. (1979) 127. sz. (június 2.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Befejezte munkáját a lengyel parlament. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Befejezte munkáját a lengyel parlament. *Petőfi Népe*, XXXVII. évf. (1982) 50. sz. (február 28.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- BÉKÉS: Ferihegy, légiközpont. — BÉKÉS Attila: Ferihegy, légiközpont. *Esti Hírlap*, X. évf. (1965) 25. sz. (január 30.) (HU ISSN 1589-4606)
- BÉKÉS: Határőrök civilben. — BÉKÉS [Attila] /fénykép: BOZSÁN Endre/: Határőrök civilben. *Esti Hírlap*, XIII. évf. (1968) 183. sz. (augusztus 5.) 4. p. (HU ISSN 1589-4606)
- Belföldi légi járatok – start május 1-jén. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Belföldi légi járatok – start május 1-jén. *Petőfi Népe*, XLVII. évf. (1992) 101. sz. (április 29.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Belga utasszállító repülőgép engedély nélküli berepülése Magyarországi légterébe. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Belga utasszállító repülőgép engedély nélküli berepülése Magyarországi légterébe. *Dunántúli Napló*, XVI. évf. (1959) 166. sz. (július 17) 3. p. (HU ISSN 0133-2007)

- BENCZE — BENCZE Andrea: Újra Itthon. *Petőfi Népe*, XLV. évf. (1990) 195. sz. (augusztus 22.) 1–2. p. HU ISSN 0133-235X
- BENCSE SZABÓ — BENCSE SZABÓ Péter: Van aki bevallja, van aki tagadja. *Ország-Világ*, XXIV. évf. (1980) 21. sz. (május 21.) 18. p. HU ISSN 0473-422X
- BENCSIK: Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron, 1945–1989. — BENCSIK Péter: Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron, 1945–1989. *Kutatói Füzetek*, X. évf. (2005) Ünnepi különszám Ormos Mária 75. születésnapjára. 59–71. p. HU- ISSN 1416-0986
- BENCSIK: *Kelet és nyugat között.* — BENCSIK Péter: *Kelet és nyugat között. Államhatárok, úti okmányok, határátlépés Magyarországon és Csehszlovákiában (1945–1989)*. Budapest, 2019, MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet. 439 p. HU ISBN 978-963-416-176-9 /Magyar Történelmi Emlékek. Értekezések. HU ISSN 2063-3742/
- BENCSIK – NAGY — BENCSIK Péter – NAGY György: *A magyar úti okmányok története 1945–1989*. Budapest, 2005, Tipico Design Kft. 273 p. HU ISBN 963 7623 35 3
- BENE: Airport 2005. — BENE Imre: Airport 2005. Csúcsforgalom Ferihegyen. *Határőr*, VII. (LX.) évf. (2005) 9. sz. 4. p. HU ISSN 1419-5380
- BERMANN — BERMANN István: Égen – földön: biztonság. *Tolna Megyei Népújság*, XXXI. évf. (1981) 8. sz. (január 10.) 8. p. HU ISSN 0133-0551
- BERKES — BERKES Júlia: Biztonság – korszerűség – szépség. Budapest Ferihegy II. *Tolna Megyei Népújság*, XXXV. évf. (1985) 253. sz. (október 28.) 4. p. HU ISSN 0133-0551
- BERKI — BERKI Imre: *Az adyligeti Határőrezred története*. Doktori disszertáció. Budapest, 2015, ELTE BTK. 431 p.
Web: https://docplayer.hu/5236852-Doktori-disszertacio-berki-imre_-az-adyligeti-hatarorezred-tortenete.html (megtekintés 2019.11.13. 22:00)
- Bevetették a taszári F-18-asokat. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Bevetették a taszári F-18-asokat. *Somogyi Hírlap*, X. évf. (1999) 123. sz. (május 29.) 1–2. p. HU ISSN 0865-9125
- BIELICKI — BIELICKI, Marian: A magyar forradalom, 1956. *Életünk*, XXX. évf. (1992) 3–4. sz. 282–304. p. HU ISSN 0133-4751
- bk — bk: Göteborgban landolt a Malév új járata. *Petőfi Népe*, LX. évf. (2005) 73. sz. (március 29.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- BLAKE — BLAKE, J. H.: World Aerobatics. Highlights of the Budapest contest. *Flight International*, (1962) 82. (2788.) sz. (augusztus 16.) 231–232. p.
- BODA — BODA Veronika: Pihenésre vágyó olimpikonok. *Petőfi Népe*, LXIII. évf. (2008) 200. sz. (augusztus 27.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- Boeing-bérlet? — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Boeing-bérlet? 24 óra, XI. évf. (2000) 201. sz. (augusztus 28.) 7. p. HU ISSN 1416-8650
- BOÉR — BOÉR Zoltán: Aki a magyar Gestapo-vezér felesége (is) volt... *Betekintő*, VIII. évf. (2014) 1. sz. HU ISSN 1788-7569
Web: http://www.betekinto.hu/sites/default/files/2014_1_boer.pdf (megtekintés 2016.02.14. 20:00)
- BOKORNÉ SZEGŐ — BOKORNÉ SZEGŐ Hanna: *Nemzetközi jog*. [Budapest], 1999³, Aula Kiadó Kft. 378 p. HU ISBN 963-9215-28-7
- Bomba Ferihegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Bomba Ferihegyen. *Észak-Magyarország*, LXV. évf. (2009) 49. sz. (február 27.) 9. p. HU ISSN 0133-0357
- Bonnier. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Bonnier. *Az Aëro*, I. évf. (1913) 13. sz. (december 10.) 1–3. p.
- Bonnier Arrives at Vienna. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Bonnier Arrives at Vienna. [Bonnier megérkezik Bécsbe.] *Flight*, V. évf. (1913) 47. (256.) sz. (november 22.) 1284. p.
- Bonnier elrepült. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Bonnier elrepült. *Az Ujság*, XI. évf. (1913) 277. sz. (november 22.) 11. p.
- Bonnier és Vedrines. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Bonnier és Vedrines. *Világ*, IV. évf. (1913) 276. sz. (november 22.) 9. p.
- Bonnier's Trip Across Europe. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Bonnier's Trip Across Europe. [Bonnier utazása Európán keresztül.] *Flight*, V. évf. (1913) 48. (257.) sz. (november 29.) 1309. p.
- BOROS — BOROS Béla: 36 óra Amszterdamban. *Dunántúli Napló*, XXIII. évf. (1966) 138. sz. (június 12.) 12. p. (HU ISSN 0133-2007)
- BORS: Budapest, Ferihegy. — BORS István: Budapest, Ferihegy. *Határőr*, VIII. (LXI.) évf. (2006) 5. sz. 32. p. HU ISSN 1419-5380
- BORS: Ferihegy 25 éve. — BORS István: Ferihegy 25 éve. Kutató-biztosító szolgálat a repülőtéren. *Határőr*, VIII. (LXI.) évf. (2006) 12. sz. 31. p. HU ISSN 1419-5380

- BORS: Történetek a FEP-es időkben. — BORS István: Történetek a FEP-es időkben. *Határőr*, IX. (LXII.) évf. (2007) 1. sz. 31. p. HU ISSN 1419-5380
- BORS: Útlevelezkező lettem. — BORS István: Útlevelezkező lettem. Mozaikok Ferihegyről. *Határőr*, IX. (LXII.) évf. (2007) 2. sz. 31. p. HU ISSN 1419-5380
- BOTZ — BOTZ László: A Magyar Néphadsereg szerepvállalása a dél-vietnámi Nemzetközi Ellenőrző és Felügyelő Bizottság munkájában, 1973–1975. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)*, XXIII. évf. (2013) 31–32–33–34. sz. 41–46. p. HU ISSN 1216-6774
- BOZSIK — BOZSIK László: Lady Diana Nagyatádon. *Új Dunántúli Napló*, III. évf. (1992) 84. sz. (március 25.) 1–2. p. HU ISSN 0865-9133
- Bravúros kényszerleszállás Vecsés határában. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Bravúros kényszerleszállás Vecsés határában. *Magyarország*, XXXIX. évf. (1932) 74. sz. (április 2.) 7. p.
- British Regulations for Aircraft. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] British Regulations for Aircraft. [Brit szabályok légijárműveknek.] *Flight*, V. évf. (1913) 10. (219.) sz. (május 24.) 284–285. p.
- BUCSKY — BUCSKY Péter: Csillagháború újratöltve. *Figyelő*, LIX. évf. (2016) 43. sz. 46–47. p. HU ISSN 0015-086X
- Búcsúzóul. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Búcsúzóul. *Határőr*, XXXII. évf. (1977) 41. sz. 3. p. (HU ISSN 1419-5380)
- Budapest-Lisszabon-Budapest, 5400 kilométer. — [A szerző ismertetése nélkül közzétett riport.] Budapest-Lisszabon-Budapest, 5400 kilométer. *Magyar Szárnyak*, IV. évf. (1941) 8. sz. (április 15.) 12–13. p.
- Budapest – Lyon új légijárat. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Budapest – Lyon új légijárat. *Új Dunántúli Napló*, XV. évf. (2004) 126. sz. (május 9.) 11. p. HU ISSN 0865-9133
- Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1926. — ILLYEFALVY I. Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve*, 1926. (XIV. évf.) Budapest, 1926, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 938 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1928. — ILLYEFALVY I. Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve*, 1928. (XVI. évf.) Budapest, 1928, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 1027 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1931. — ILLYEFALVY I. Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve*, 1931. (XIX. évf.) Budapest, 1931, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 612 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1934. — ILLYEFALVY I. Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve*, 1934. (XXII. évf.) Budapest, 1934, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 594 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1936. — ILLYEFALVY I. Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve*, 1936. (XXIV. évf.) Budapest, 1936, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 596 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1938. — ILLYEFALVY I. Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve*, 1938. (XXVI. évf.) Budapest, 1938, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 580 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve, 1939. — ILLYEFALVY I. Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai és Közigazgatási Évkönyve*, 1939. (XXVII. évf.) Budapest, 1939, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 687 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1940. — ILLYEFALVY I. Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve*, 1940. (XXVIII. évf.) Budapest, 1940, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 744 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1941. — ILLYEFALVY Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve*, 1941. (XXIX. évf.) Budapest, 1941, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 814 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1942. — ILLYEFALVY Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve*, 1942. (XXX. évf.) Budapest, 1942, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 511 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1943. — ILLYEFALVY Lajos (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve*, 1943. (XXXI. évf.) Budapest, 1943, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 494 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1944. — BUZIÁSSY Károly (szerk.): *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve*, 1944. (XXXII. évf.) Budapest, 1944, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 357 p.
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1944–1946. — *Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve, 1944–1946.* (XXXIII. évf.) Budapest, 1948, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala. 248 p.
- Budapest Statisztikai Évkönyve, 1957. — *Budapest Statisztikai Évkönyve*, 1957. Budapest, 1957, Központi Statisztikai Hivatal Budapest Városi Igazgatósága. 397 p. (HU ISSN 0521-4882)
- Budapest Statisztikai Évkönyve, 1961. — *Budapest Statisztikai Évkönyve*, 1961. Budapest, 1961, Központi Statisztikai Hivatal Budapest Városi Igazgatósága. 244 p. (HU ISSN 0521-4882)
- Budapest Statisztikai Évkönyve, 1962. — *Budapest Statisztikai Évkönyve*, 1962. Budapest, 1962, Központi Statisztikai Hivatal Budapest Városi Igazgatósága. (HU ISSN 0521-4882)

- Budapest Statisztikai Évkönyve, 1966.* — *Budapest Statisztikai Évkönyve, 1966.* Budapest, 1966, Központi Statisztikai Hivatal Budapest Városi Igazgatósága. 316 p. (HU ISSN 0521-4882)
- Budapest Statisztikai Évkönyve, 1971.* — *Budapest Statisztikai Évkönyve, 1971.* Budapest, 1971, Központi Statisztikai Hivatal Budapest Városi Igazgatósága. (HU ISSN 0521-4882)
- Budapest–Atlanta. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Budapest–Atlanta. *Új Kelet*, III. évf. (1996) 103. sz. (május 3.) 1. p. HU ISSN 1217-9914
- Budapest – Ferihegy. — [A *Népszabadság* meg nem nevezett tudósítójának beszámolója.] Budapest – Ferihegy. *Népszabadság*, III. évf. (1958) 2. sz. (január 3.) 12. p. (HU ISSN 0133-1752)
- Budapest-Szocsi légi országút. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Budapest-Szocsi légi országút. *Tolna Megyei Népiújság*, XXXII. évf. (1982) 61. sz. (március 13.) 8. p. HU ISSN 0133-0551
- Budapesten a jordán király. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Budapesten a jordán király. *Hídnap*, V. évf. (2007) 116. sz. (június 16.) 2. p. HU ISSN 1785-0592
- Budapestre érkezett a nigériai államfő. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Budapestre érkezett a nigériai államfő. *Békes Megyei Népiújság*, XXXVI. évf. (1981) 135. sz. (június 11.) 1. p. HU ISSN 0133-0055
- Budapestre érkezett a szovjet párt- és kormányküldöttség. — [*MTI* közlemény.] Budapestre érkezett a szovjet párt- és kormányküldöttség. *Békes Megyei Népiújság*, XXII. évf. (1967) 211. sz. (szeptember 7.) 1. p. (HU ISSN 0133-0055)
- Budapestre érkezett a Vietnámi Dolgozók Pártjának és a VDK kormányának küldöttsége. — [*MTI* közlemény.] Budapestre érkezett a Vietnámi Dolgozók Pártjának és a VDK kormányának küldöttsége. *Petőfi Népe*, XXX. évf. (1975) 233. sz. (október 4.) 1–2. p. HU ISSN 0133-235X
- Budapestre érkezett Kaifu Tosiki Japán miniszterelnöke. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Budapestre érkezett Kaifu Tosiki Japán miniszterelnöke. *Dunántúli Napló*, XLVII. évf. (1990) 15. sz. (január 16.) 1. p. HU ISSN 0133-2007
- Budapestre jön az Easyjet. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Budapestre jön az Easyjet. *Új Dunántúli Napló*, XV. évf. (2004) 43. sz. (február 13.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- BUREŠ — BUREŠ, Zdeněk: Határőr őrs Csehszlovákia szívében. *A Hazáért*, XVII. évf. (1962) 28. sz. (július 11.) 6–7. p.
- C. A. — C[ZENE] A[ttila]: A Balaton légikapuja a síófok-kiliti reptér. *Somogyi Hírlap*, VII. évf. (1996) 118. sz. (május 21.) 1. p. HU ISSN 0865-9125
- Casablanca–Budapest légijárat. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Casablanca–Budapest légijárat. *Új Dunántúli Napló*, VII. évf. (1996) 92. sz. (április 3.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Civil aviation in Dutch East Indies. — Civil aviation in Dutch East Indies. *Flight, The Aircraft engineer and airships*, XXIV. évf. (1932) 10. (1210.) sz. (március 4.) 196. p.
- CLUETT – NASH – LEARMONTH: *Croydon Airport 1928–1939. The Great Days.* Sutton, 1980, Sutton Libraries and Arts Services. 203 p. UK ISBN 0-950-3224-8-2
- CONNOR — CONNOR, Steve: The invisible border guard. [A láthatatlan határőr.] *New Scientist*, CI. évf. (1984) 1391. sz. (január 5.) 9–14. p. UK ISSN 0028-6664
- Croydon-Hungary Non-Stop. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Croydon-Hungary Non-Stop. [Croydon-Magyarország megállás nélkül.] *Flight*, XXV. évf. (1933) 38. (1291.) sz. (szeptember 21.) 951. p.
- Cyrylek ha találkoznak... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Cyrylek ha találkoznak... Budapesten leplezték le az agyafúrt embercsempészeket. *Békes Megyei Népiújság*, XXII. évf. (1967) 20. sz. (január 24.) 8. p. (HU ISSN 0133-0055)
- CZENE: Ilyen volt ez a balatoni nyár — CZENE Attila et al.: Ilyen volt ez a balatoni nyár. *Somogyi Hírlap*, IV. évf. (1993) 206. sz. (szeptember 4.) 13. p. HU ISSN 0865-9125
- CZENE: Síófok megvette a kincstártól ... — CZENE Attila: Síófok megvette a kincstártól a Kiliti repülőtér 208 millióért. *Somogyi Hírlap*, XVIII. évf. (2007) 303. sz. (december 31.) 1. p. HU ISSN 0865-9125
- CZIGLER — CZIGLER Klára (szerk.): *100 éves a Mátyásföldi Repülőtér.* Budapest, 2017, Kertvárosi Helytörténeti és Emlékezet Központ. 164 p. HU ISBN 978-963-12-9451-4 / Kertvárosi Helytörténeti Füzetek 44. HU ISSN 1586-0906/
- CZIRÓK — CZIRÓK Zoltán: Katonai repülés Szombathelyen a „forradalmak korá”-ban. 1918. november–1920. 48–63. p. *Vasi honismereti és helytörténeti közlemények*, XXXIII. évf. (2007) 1. sz. HU ISSN 1219-2783
- Cs.: Nem britek, kínaiak... — Cs. [CSÉCSI Soma?]: Nem britek, kínaiak... *Határőr*, IX. (LXII.) évf. (2007) 9. sz. 7. p. HU ISSN 1419-5380
- Cs. T. — Cs. T.: Titkos vadászatok. *Új Dunántúli Napló*, XIII. évf. (2002) 287. sz. (október 20.) 4. p. HU ISSN 0865-9133

- CSANÁDI – NAGYVÁRADI – WINKLER — CSANÁDI Norbert – NAGYVÁRADI Sándor – WINKLER László: *A magyar repülés története*. Budapest, 1977², Műszaki Könyvkiadó. 387 p. HU ISBN 963-10-1767-2
- CSAPLÁR — CSAPLÁR Krisztián: Nopcsa Ferenc báró és a Monarchia albániai politikája 1910–1911-ben. *Fons*, VIII. évf. (2001) 3. sz. 311–359. p. HU ISSN 1217-8020
- CSÉCSEI — CSÉCSEI Zoltán: Légikikötő a megye peremén a határőrök szemével. *Pest Megyei Hírlap*, XXXI. évf. (1987) 263. sz. (november 7.) 12. p. HU ISSN 0133-235X
- CSÉCSI: 77 évet élt. — CS[ÉCSI] S[oma]: 77 évet élt. *Határőr*, IX. (LXII.) évf. (2007) 7. sz. 23. p. HU ISSN 1419-5380
- CSÉCSI: Nem hasonlítottak a fényképre. — CSÉCSI Soma: Nem hasonlítottak a fényképre. *Határőr*, IX. (LXII.) évf. (2007) 2. sz. 6. p. HU ISSN 1419-5380
- CSÉCSI: Vietnámi „holland”. — CSÉCSI Soma: Vietnámi „holland”. *Határőr*, VIII. (LXI.) évf. (2006) 5. sz. 6. p.
- CSEH — CSEH Géza: *A Damjanich-rádió hullámhosszán, Szolnok - 1956*. Szolnok, 2003, Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár. 183 p. HU ISBN 963 7244 08 5 /Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár Közleményei, 5. HU ISSN 1219-5049/
- CSÉMI — CSÉMI Klára: Az utolsó tel-avivi járat kapitánya. 20–22. p. In CSÉMI Klára et al.: *MALÉV-sztorik. Pilóták és stewardessek igaz történetei*. [Budapest, 2012,] Népszabadság Zrt. 82 p. /Népszabadság top-kiadványok, HU ISSN 1787-5633/
- Csempész-bűnszervezet vagy csencselés? — [A szerző ismertetése nélkül, VARGA G. Gábor *Malév-sztori* című könyve részletének összefoglalása.] Csempész-bűnszervezet vagy csencselés? 52–53. p. In CSÉMI Klára et al.: *MALÉV-sztorik. Pilóták és stewardessek igaz történetei*. [Budapest, 2012,] Népszabadság Zrt. 82 p. /Népszabadság top-kiadványok, HU ISSN 1787-5633/
- Csempészek. — Csempészek. *Tolnai Népiújság*, V. évf. (1994) 159. sz. (július 8.) 1. p. HU ISSN 0865-9028
- Csempészek peches ünnepnapjai. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Csempészek peches ünnepnapjai. Az úszónadrágtól a dollárig a határokon. *Heves Megyei Hírlap*, IV. évf. (1993) 86. sz. (április 14.) 1. p. HU ISSN 0865-9109
- CSENDES László — CSENDES László: *Hadsergétörténet, 1945–1998*. Budapest, 1998. 199 p. + képmellékletek HU ISBN — /Új Honvédségi Szemle, különkiadás. HU ISSN 1216-7436/
- CSENDES Mihály — CSENDES Mihály: A Határőrség. In THULLNER István: *Jánossomorja*. Jánossomorja, 2004, Jánossomorja Kultúrájáért Közalapítvány. HU ISBN 963-216-187-4
- CSENGEL-PLANK — CSENGEL-PLANK Ibolya: *A budaörsi repülőtér és fotomontázs mint a modernizmus szimbólumai*. Doktori disszertáció. Pécs, 2015, PTE BTK.
Web: http://irodalomdoktori.btk.pte.hu/files/tin_y_mce/Cs-Plank-Ibolya_Budaorsi-repuloer_es_fotomontazsa.pdf (megtekintés 2015.10.09. 20:00)
- CSERÉNYI-ZSITNYÁNYI — CSERÉNYI-ZSITNYÁNYI Ildikó: A közlekedési szabotázs-elhárítás szervezete 1956–1962 között. *Betekintő*, VI. évf. (2012) 4. sz. HU ISSN 1788-7569
Web: http://www.betekinto.hu/sites/default/files/2012_4_cserenyi_zsitnyanyi.pdf (megtekintés 2015.10.09. 22:00)
- CSERHALMI — CSERHALMI Imre: *Ki fog repülni?* Budapest, 1986, Kossuth Kiadó. 349 p. HU ISBN 963-09-2890-6
- CSENYÁNSZKI — CSENYÁNSZKI [Judit]: Fejlesztésre váró kis repülőterek. *Új Dunántúli Napló*, XI. évf. (2000) 340. sz. (december 12.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- CSÍKY – KUN — CSÍKY KISS Erika – KUN G. Tibor: Sármellék, a néma reptér. *Somogyi Hírlap*, VI. évf. (1995) 18. sz. (január 21.) 16. p. HU ISSN 0865-9125
- Csipogó kiscsibék, dörmögő medve, ... — [Az *Uj Nemzedék* c. folyóirat tudósítójának beszámolója.] Csipogó kiscsibék, dörmögő medve, kigyó és gyík repülőgépen. *Uj Nemzedék*, IX. évf. (1927) 136. sz. (június 18.) 6. p.
- CSURKA — CSURKA Gergely: Kibírni a kibíratatlant. *Színes Sport*, I. évf. (2000) 115. sz. (szeptember 14.) 2. p. HU ISSN 1586-1171
- D. – H. — D. – H.: Oriási közönség jelenlétében érkezett meg Budapestre a holland-indiai légibusz. *Magyar Országos Tudósító*, XV. évf. (1933) 100. sz. (május 4.) 13–14. kiadás MNL MOL K. szekció 1933. május/1
- D. – LT.: Bernadotte gróf, a Svéd Vöröskereszt elnöke... — [*MTI* tudósítás] D. – LT.: Bernadotte gróf, a Svéd Vöröskereszt elnöke Tildy Zoltán köztársasági elnökénél. *M. T. I.*, 1947. május 1-jei 30. kiadás (18:35)
- D. – TÉ.: Rics István igazságügyminiszter ... — [*MTI* közlemény] D. – TÉ.: Rics István igazságügyminiszter Moszkvába utazott. *M. T. I.*, 1947. július 7-ei 21. kiadás (13:05)
- D. L. — D[ÓCZY]. L[ászló]: Változások a Malévnál. *Új Dunántúli Napló*, XIII. évf. (2002) 65. sz. (március 7.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- D. O. — D. O.: Menetrend szerint Európába. *Debrecen*, VII. évf. (2005) 22. sz. (június 22.) 6. p. HU ISSN 1586-0671
- D. TÓTH — D. TÓTH László: 200 személyes katonai szállítórepülőgép Ferihegyen. [Fényképfelvétel és az ahhoz kapcsolódó beszámoló.] *Népszava*, LXXXIV. évf. (1956) 249. sz. (október 21.) 4. p. (HU ISSN 1418-1649)

DA.	— DA.: Új ellenőrzési rend. <i>Határőr</i> , V. (LVIII.) évf. (2003) 7. sz. 4. p. HU ISSN 1419-5380
DAJ.	— DAJ.: Sármellék, repülőtér. <i>Határőr</i> , IV. (LVII.) évf. (2002) 6. sz. 19. p. HU ISSN 1419-5380
Damaszkuszban és Beirutban vendégzerepel a Pécsi Balett.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Damaszkuszban és Beirutban vendégzerepel a Pécsi Balett. <i>Dunántúli Napló</i> , XXV. évf. (1968) 204. sz. (augusztus 31.) 5. p. (HU ISSN 0133-2007)
DANYI: A Határország biztonsági intézkedései.	— DANYI József: A Határország biztonsági intézkedései. <i>Határőr</i> , III. (LVI.) évf. (2001) 14. sz. (november 1.) 17. p. HU ISSN 1419-5380
DANYI: Átkelő a Mura fölött.	— DANYI József: Átkelő a Mura fölött. Határrendészeti kirendeltség, Letenye. <i>Határőr</i> , IX. (LXII.) évf. (2007) 6. sz. 2–3. p. HU ISSN 1419-5380
Das Flugzeug von Mannswörth.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Das Flugzeug von Mannswörth. <i>Der Neue Tag</i> , I. évf. (1919) 75. sz. (június 6.) 6. p.
Daucourt repülése.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Daucourt repülése. <i>Világ</i> , IV. évf. (1913) 261. sz. (november 5.) 12. p.
Daucourt véleménye a Keletről.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Daucourt véleménye a Keletről. <i>Az Ujság</i> , XI. évf. (1913) 262. sz. (november 5.) 14. p.
Daucourt's Flight to Cairo.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Daucourt's Flight to Cairo. [Daucourt repülése Kairóba.] <i>Flight</i> , V. évf. (1913) 45. (254.) sz. (november 8.) 1226. p.
DÁVID	— ifj. DÁVID Károly: Budapest új közforgalmi repülőtere. <i>Új Építészet</i> , II. évf. (1947) 9. sz. (szeptember) 214–217. p.
Deaucourt à Budapest et en Hongrie.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Deaucourt à Budapest et en Hongrie. [Deaucourt Budapesten és Magyarországon.] <i>Az Aéro</i> , I. évf. (1913) 12. sz. (november 10.) 22–23. p.
DEÁK: Budapesti Határőr Igazgatóság.	— DEÁK József: Budapesti Határőr Igazgatóság. „A világ határán”. <i>Határőr</i> , IV. (LVII.) évf. (2002) 2. sz. 14. p. HU ISSN 1419-5380
DEÁK: Kevesebb utas több gépen.	— DEÁK József: Kevesebb utas több gépen. <i>Határőr</i> , IV. (LVII.) évf. (2002) 2. sz. 5. p. HU ISSN 1419-5380
Debrecen megvette saját repülőtérét.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Debrecen megvette saját repülőtérét. <i>Új Dunántúli Napló</i> , V. évf. (1994) 134. sz. (május 16.) 7. p. HU ISSN 0865-9133
Debreceni reptér-korszerűsítés.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Debreceni reptér-korszerűsítés. <i>Új Dunántúli Napló</i> , XIV. évf. (2003) 71. sz. (március 13.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
DELEFF	— DELEFF István et al.: <i>Déliabok légtérben. Debrecen és a Hajdúság Repüléstörténete</i> . Debrecen, 2006, Debreceni Könnyűrepülő Sportegyesület. 97 p. HU ISBN – Web: www.compumap.hu/delibabok_legtereben.pdf (megtekintve: 2016.03.01. 14:00)
Délkelet-ázsiai körútját befejezve hazaindult Losonczy Pál.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Délkelet-ázsiai körútját befejezve hazaindult Losonczy Pál. <i>Észak-Magyarország</i> , XL. évf. (1984) 281. sz. (november 30.) 1. p. HU ISSN 0133-0357
DEMETER	— DEMETER Gábor: Expanszió vagy önvédelem? <i>Világtörténet</i> , V. évf. (XXXVII. évf.; 2015) 3. sz. 391–407. p. HU ISSN 0083-6265
Der Angriff gegen die ungarische Räterepublik.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Der Angriff gegen die ungarische Räterepublik. [Támadás a magyar tanácsköztársaság ellen.] <i>Salzburger Volksblatt</i> , XLIX. évf. (1919) 91. sz. (április 22.) 7. p.
Der Distanzflug Wien–Budapest.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Der Distanzflug Wien–Budapest. [A Bécs–Budapest távolsági repülés.] <i>Pester Lloyd (Abendblatt)</i> , LVIII. évf. (1911) 136. sz. (június 17.) 3. p.
Der Fernflug des Aviatikers Vedrines.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Der Fernflug des Aviatikers Vedrines. [Vedrines pilóta távrepülése.] <i>Pester Lloyd</i> , LX. évf. (1913) 277. sz. (december 2.) 4–5. p.
Der Flug Dacourts.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Der Flug Dacourts. [Daucourt repülése.] <i>Pester Lloyd</i> , LX. évf. (1913) 261. sz. (november 5.) 10. p.
Der Gordon Bennett-Preis für Freiballone.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Der Gordon Bennett-Preis für Freiballone. [A Gordon Bennett-díj a szabad-ballonoknak.] <i>Neue Freie Presse</i> , LVIII. évf. (1922) 20814. sz. (augusztus 10.) 8. p.
Der mutmaßliche Sieger im Gordon-Bennett-Rennen.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Der mutmaßliche Sieger im Gordon-Bennett-Rennen. [Állítólagos győztes a Gordon-Bennet-versenyen.] <i>Neues Wiener Journal</i> , XXX. évf. (1922) 10330. sz. (augusztus 11.) 7. p.
DÉSI – KERTÉSZ	— DÉSI [?] – KERTÉSZ [?]: Ferihegy hitt a fenyegetésnek. <i>Magyar Nemzet</i> , LIII. évf. (1990) 69. sz. (március 23.) 3. p. HU ISSN 0133-185X

- Die ungarische Machthaber zur Flucht bereit. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Die ungarische Macht-haber zur Flucht bereit. [A magyar vezetők készen vannak elrepülni.] *Neues Wiener Journal*, XXVII. évf. (1919) 9217. sz. (július 1.) 4. p.
- DIEDERIKS-VERSCHOOR — DIEDERIKS-VERSCHOOR, I. H. Ph.: *An introduction to air law*. [Egy bevezetés a légi jogba.] Alphen aan den Rijn, 2006⁸, Kluwer Law International. 348 p. NL ISBN 90-411-2458-6
- DIERKS — DIERKS, Klaus: *Chronology of Namibian History. From Pre-Historical Times To Independent Namibia*. [A namíbiai történelem kronológiája. A történelem előtti időktől a független Namíbiáig.] Windhoek, 2002², Namibia Scientific Society. 496 p. ISBN 999-1640-10-X
- dnb. — dnb.: Luftverkehrsstrecke Berlin–Athen wird wieder befliegen. [A Berlin–Athén légi útvonalat ismét repülik.] *Völkischer Beobachter [Wiener Ausgabe]*, LIV. évf. (1941) 133. sz. (május 13.) 2. p.
- DOBOS — DOBOS ? : Javult a Ferihegyi repülőtér biztonsága. *Magyar Nemzet*, LVI. évf. (1993) 65. sz. (március 19.) 5. p. HU ISSN 0133-185X
- Dollár a gatyában. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Dollár a gatyában. *Somogyi Hírlap*, V. évf. (1994) 180. sz. (augusztus 3.) 12. p. HU ISSN 0865-9125
- Dollárkötegek a zsebben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Dollárkötegek a zsebben. *Új Dunántúli Napló*, V. évf. (1994) 212. sz. (augusztus 3.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Dollfuss Budapestre érkezett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Dollfuss Budapestre érkezett. *Nyírvidek Szabolcsi Hírlap*, II. évf. (1934) 134. sz. (június 15.) 1. p.
- Dr. CS. — Dr. CS. I.: Külföldre utazók vámjogi rendelkezéseiről. *Szolnok Megyei Néplap*, XVIII. évf. (1967) 168. sz. (július 19.) 5. p. (HU ISSN 0133-0756)
- DRUZSIN — DRUZSIN József: A 100 éves mátyásföldi repülőtér katonai, repülés- és gyártástörténeti, valamint katonai logisztikai emlékei. I. rész. *Katonai Logisztika*, XXV. évf. (2017) 3–4. sz. 180–218. p. HU ISSN 1789-6398
- Dublini járat. — [A szerző ismertetése nélkül, KASZÁS Endre oldalszerkesztő, szerkesztőségi közlemény.] Dublini járat. *Új Dunántúli Napló*, X. évf. (1999) 284. sz. (október 16.) 12. p. HU ISSN 0865-9133
- ÉM – I.S. — ÉM – I.S.: Kassán landolt a sárkányrepülő. *Észak-Magyarország*, L. évf. (1994) 18. sz. (január 22.) 3. p. HU ISSN 0133-0357
- É. M. Z. – Sz. M. — É. M. Z. – Sz. M.: Ünneplés terminálavató. *Légiközlekedés*, XXVI–XXVII. évf. (1998–1999) 12–1. sz. (december–január) 12–13. p. HU ISSN —
- Easyjet Berlinbe is. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Easyjet Berlinbe is. *Új Dunántúli Napló*, XV. évf. (2004) 165. sz. (június 18.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- Éber határőrök. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Éber határőrök. *24 óra*, II. évf. (1991) 15. sz. (január 18.) 2. p. HU ISSN 1416-8650
- Edward király repülőgépen utazott haza. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Edward király repülőgépen utazott haza. *Nyírvidek Szabolcsi Hírlap*, IV. évf. (1936) 172. (1011.) sz. (július 28.) 1. p.
- Égből pottyant vendég. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Égből pottyant vendég. *Népújság*, III. évf. (1958) 142. sz. (június 18.) 1. p.
- Egy osztrák sportrepülőgép megsértette a magyar ... — [*MTI* közlemény.] Egy osztrák sportrepülőgép megsértette a magyar légteret. *Dunántúli Napló*, XLII. évf. (1985) 207. sz. (július 30.) 4. p. HU ISSN 0133-2007
- Egység és fegyelem. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Egység és fegyelem. *Nyírvidek Szabolcsi Hírlap*, VI. évf. (1938) 123. sz. (szeptember 23.) 2. p.
- Egyszerűbb útlevelellenőrzés. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Egyszerűbb útlevelellenőrzés. *Szabad Föld*, L. évf. (1994) 40. sz. 7. p. HU ISSN 1215-802X
- Ékszerboltja volt a Belvárosban ... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ékszerboltja volt a Belvárosban a hírhedt lengyel náci kémnek. *Világ*, [IV. évf.] (1948) 934. sz. (július 14.) 5. p.
- Elefántcsont-csempészek Ferihegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Elefántcsont-csempészek Ferihegyen. *Hírlap*, IV. évf. (2006) 41. sz. (február 28.) 8. p. HU ISSN 1785-0592
- Élénk forgalom a Balaton Airporton. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Élénk forgalom a Balaton Airporton. *Új Dunántúli Napló*, II. évf. (1991) 330. sz. (december 2.) 7. p. HU ISSN 0865-9133
- Elítélték a hasiscsempészeket. — Elítélték a hasiscsempészeket. *Békés Megyei Népújság*, XXVI. évf. (1971) 103. sz. (május 4.) 12. p. (HU ISSN 0133-0055)
- Elkészült a Ferihegyi-repülőtér tranzitszállója. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Elkészült a Ferihegyi-repülőtér tranzitszállója. *Esti Hírlap*, XVI. évf. (1959) 65. sz. (március 18.) 1. p.
- Ellenőrzés. — Ellenőrzés. *Dunántúli Napló*, XXXII. évf. (1975) 18. sz. (január 19.) 5. p. HU ISSN 0133-2007

- Elmaradások, késések a légiközlekedésben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Elmaradások, késések a légiközlekedésben. *Szolnok Megyei Néplap*, XXI. évf. (1970) 20. sz. (január 24.) 1. p. (HU ISSN 0133-0756)
- Előkészületek az evakuálásra. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Előkészületek az evakuálásra. *Új Dunántúli Napló*, I. évf. (1990) 132. sz. (augusztus 14.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Előléptetések. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Előléptetések. *Rákos Védőke*, XXXVII. évf. (1937) 29. sz. (július 18.) 3. p.
- Előzetes mérleg a VIT-ről. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Előzetes mérleg a VIT-ről. *Világ*, I. évf. (1989) 7. sz. (július 6.) 9. p. HU ISSN 0864-9049
- Eltérítettek egy MALÉV-gépet. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Eltérítettek egy MALÉV-gépet. A terroristák megadták magukat. *Heves Megyei Népművelés*, XL. évf. (1989) 75. sz. (március 30.) 1. p. HU ISSN 0133-0705
- „Eltűnt” egy gazdag budapesti ékszerkereskedő,... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] „Eltűnt” egy gazdag budapesti ékszerkereskedő, de kiderült, hogy orgazdaság gyanúja miatt a rendőrségen őrzik. *Prágai Magyar Hírlap*, XIII. évf. (1934) 123. sz. (május 31.) 8. p.
- Elutazott a kínai kormányküldöttség. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Elutazott a kínai kormányküldöttség. *Dunántúli Napló*, XIV. évf. (1957) 15. sz. (január 18.) 1–2. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Elutazott a magyar VIT-delegáció. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Elutazott a magyar VIT-delegáció. *Szolnok Megyei Néplap*, XL. évf. (1989) 151. sz. (június 30.) 16. p. HU ISSN 0133-0756
- Elutazott Budapestről I. Hailé Szelasszié, Etiópia császára. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Elutazott Budapestről I. Hailé Szelasszié, Etiópia császára. *Petőfi Népe*, XIX. évf. (1964) 224. sz. (szeptember 24.) 1. p. (HU ISSN 0133-235X)
- Elutazott dr. Kwame Nkrumah ghanai köztársasági elnök. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Elutazott dr. Kwame Nkrumah ghanai köztársasági elnök. *Petőfi Népe*, XVI. évf. (1961) 179. sz. (augusztus 1.) 2. p. (HU ISSN 0133-235X)
- Elutazott F. A. Ahmed indiai államelnök. — [*MTI* közlemény.] Elutazott F. A. Ahmed indiai államelnök. *Petőfi Népe*, XXX. évf. (1975) 230. sz. (október 1.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Elutazott hazánkból a vietnámi párt- és kormányküldöttség. — [*MTI* közlemény.] Elutazott hazánkból a vietnámi párt- és kormányküldöttség. *Petőfi Népe*, XXX. évf. (1975) 237. sz. (október 9.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Elutazott Vietnamba a második magyar csoport. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Elutazott Vietnamba a második magyar csoport. A VDK jóindulatú gesztusa. *Petőfi Népe*, XXVIII. évf. (1973) 36. sz. (február 13.) 1. p. (HU ISSN 0133-235X)
- „Elutazta” a becsületét. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] „Elutazta” a becsületét. *Pest Megyei Hírlap*, IX. évf. (1965) 176. sz. (július 28.) *Ceglédi Hírlap* különkiadása, 1. p. (HU ISSN 1215-847X)
- Emelt áron emelkedhet a levegőbe. — Emelt áron emelkedhet a levegőbe. *Pest Megyei Hírlap*, XXXIV. évf. (1990) 269. sz. (november 16.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Energy, transport and environment indicators, 2012 edition.* — *Energy, transport and environment indicators. 2012 edition.* Luxembourg, 2012, Publications Office of the European Union. 234 p. LU ISBN 978-92-79-26596-9 /LU ISSN 1725-4566/ (doi: 10.2785/19616)
- Energy, transport and environment indicators 2013 edition.* — *Energy, transport and environment indicators, 2013 edition.* [Energiaügyi, szállítási és környezetvédelmi mutatók, 2013. évi kiadás.] Luxembourg, 2013, Publications Office of the European Union. 247 p. /eurostat Pocketbooks, ISSN 1725-4566/
- Energy, transport and environment indicators, 2015.* — *Energy, transport and environment indicators.* Luxembourg, 2015, Publications Office of the European Union. 217 p. ISBN 978-92-79-49470-3 /eurostat Statistical books, ISSN 1725-4566/
- EPERJESI — EPERJESI László: Magyarország légügyi nemzetközi kapcsolatai 1920-1938 között. *A Közlekedési Múzeum évkönyve*, XI. köt (1996–1998) 261–292. p. HU ISSN 0133-4646
- Érdemes odafigyelni erre a földrészre. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Érdemes odafigyelni erre a földrészre. *Dunántúli Napló*, XXXIII. évf. (1976) 290. sz. (október 20.) 1., 5. p. HU ISSN 0133-2007
- Eredményes távrepülések. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Eredményes távrepülések. *Repülés*, V. évf. (1952) 12. sz. (június 25.) 3. p.
- Erélyes albán jegyzék Jugoszláviához a legújabb... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Erélyes albán jegyzék Jugoszláviához a legújabb fasiszta provokáció miatt. *Délmagyarország*, VII. évf. (1950) 97. sz. (április 27.) 2. p.
- Erélyes magyar tiltakozás a jugoszláv kormányánál... — [A Külügyminisztérium jegyzéke szerkesztőségi közleményben.] Erélyes magyar tiltakozás a jugoszláv kormányánál a Magyar Népköztársaság légitérének ismételt megsértése miatt. *Somogyi Néplap*, IX. évf. (1952) 47. sz. (február 26.) 2. p.

- Érkezik az aranygép. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Érkezik az aranygép. *Tolnai Népiújság*, XI. évf. (2000) 232. sz. (október 3.) 9. p. HU ISSN 0865-9028
- Érkeznek az amerikai katonák. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Érkeznek az amerikai katonák. *Új Dunántúli Napló*, VI. évf. (1995) 336. sz. (december 9.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Érkeztek a gépek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Érkeztek a gépek. *Dolgozók Lapja*, XLII. évf. (1987) 10. sz. (január 13.) 7. p. HU ISSN 0133-140X
- Észak-Európában sűrű köd, Dél-Európában verőfény. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Észak-Európában sűrű köd, Dél-Európában verőfény. *Dunántúli Napló*, XX. évf. (1963) 305. sz. (december 31.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- EU transport in figures. 2014.* — *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2014.* [EU közlekedés számokban. Statisztikai zsebkönyv 2014.] Luxemburg, 2014, Publications Office of the European Union. 148 p. ISBN 978-92-79-37506-4
- Expresszrepülőgépen jön a sertés, megy a csirke. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Expresszrepülőgépen jön a sertés, megy a csirke. *Szabadság*, IV. évf. (1948) 212. sz. (szeptember 16.) 4. p. (HU ISSN 1589-4606)
- F-16-os vadászgépek Kecskeméten. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] F-16-os vadászgépek Kecskeméten. MiG-23-asok fogadják és kísérik őket. *Új Néplap*, I. évf. (1990) 110. sz. (augusztus 15.) 2. p. HU ISSN 0865-915X
- F.A.I. Conference at Vienna, June 20th and 21th, 1912. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] F.A.I. Conference at Vienna, June 20th and 21th, 1912. [F.A.I. Konferencia Bécsben, 1912. június 20-án és 21-én.] *Flight*, IV. évf. (1912) 28. (185.) sz. (július 13.) 632–634. p.
- F.E.: Nem találják a fekete dobozt. — [Ferenczy Europress közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Nem találják a fekete dobozt. *Új Dunántúli Napló*, VII. évf. (1996) 199. sz. (július 23.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- F. G.: Az AWACS-titok. — F. G.: Az AWACS-titok. *Petőfi Népe*, XLVIII. évf. (1993) 16. sz. (január 20.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- F. G.: Szlovén léghajósok. — F. G.: Szlovén léghajósok. *Határőr*, IV. (LVII.) évf. (2002) 3. sz. 15. p. HU ISSN 1419-5380
- F. Gy. — F. Gy.: Rekordforgalom a Feriegyen. *Népszabadság*, XL. évf. (1982) 47. sz. (február 25.) 5. p. HU ISSN 0133-1752
- F. Gy. A. — F. Gy. A.: Nem találták meg a merénylőket. *Népszabadság*, L. évf. (1992) 305. sz. (december 29.) 15. p. HU ISSN 0133-1752
- F. K.: Utak közé szorult be a szegedi reptér. — F. K.: Utak közé szorult be a szegedi reptér. *Délmagyarország*, XCVII. évf. (2007) 168. sz. (július 20.) 8. p. HU ISSN 0133-025X
- F. K.: Vizsgálják az életveszélyes légtérhelyzetet. — F. K.: Vizsgálják az életveszélyes légtérhelyzetet. *Petőfi Népe*, LX. évf. (2005) 198. sz. (augusztus 25.) 6. p. HU ISSN 0133-235X
- F. NAGY — F. NAGY István: Leszállás Feriegy. *Délmagyarország*, LXIV. évf. (1974) 223. sz. (szeptember 24.) 3. p. (HU ISSN 0133-025X)
- FÁBIÁN István — FÁBIÁN [István]: A MALÉV 767-es „zászlós” Boeingjén... *Békés Megyei Hírlap*, XLVII. évf. (1992) 156. sz. (július 3.) 8. p. HU ISSN 1215-1068
- FÁBOS: Hatan lelték halálukat. — FÁBOS Erika: Hatan lelték halálukat. [Lezuhant egy Cessna: hat halott.] *Petőfi Népe*, LVI. évf. (2001) 139. sz. (június 16.) 1., 3. p. HU ISSN 0133-235X
- FÁBOS: Kis repterek Feriegy árnyékában. — FÁBOS Erika: Kis repterek Feriegy árnyékában. *Új Dunántúli Napló*, XII. évf. (2001) 242. sz. (szeptember 5.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- FÁBOS: Németország másfél óránnyira. — FÁBOS [Erika]: Németország másfél óránnyira. *Somogyi Hírlap*, XI. évf. (2000) 84. sz. (április 10.) 1., 3. p. HU ISSN 0865-9125
- FÁBOS: Sárnyakkal: elszállnak a tervek. — FÁBOS Erika: Sárnyakkal: elszállnak a tervek. *Új Dunántúli Napló*, XII. évf. (2001) 181. sz. (július 5.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- FÁBOS: Szárnyakat kapott a reptér. — FÁBOS Erika: Szárnyakat kapott a reptér. *Új Dunántúli Napló*, XII. évf. (2001) 264. sz. (szeptember 27.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- FÁBOS: Túlterhelés okozta a Cessna tragédiáját. — FÁBOS Erika: Túlterhelés okozta a Cessna tragédiáját. *Somogyi Hírlap*, XII. évf. (2001) 178. sz. (augusztus 1.) 4. p. HU ISSN 0865-9125
- FALUS: „Röntgenkép” a monitoron. — FALUS Gábor: „Röntgenkép” a monitoron. *Népszabadság*, XLIV. évf. (1986) 154. sz. (július 2.) 5. p. HU ISSN 0133-1752
- FALUS: Vámosokkal Feriegyen. — FALUS Gábor: Vámosokkal Feriegyen. *Népszabadság*, XLI. évf. (1983) 149. sz. (június 25.) 12. p. HU ISSN 0133-1752
- FALUS: Vámvizsgálat Feriegyen. — FALUS Gábor: Vámvizsgálat Feriegyen. *Népszabadság*, XLIII. évf. (1985) 203. sz. (augusztus 30.) 5. p. HU ISSN 0133-1752
- FARLE — FARLE János: A levegő rendőrei. A budaörsi légirendészeti kirendeltség egy délutánja. *Magyar Rendőr*, I. évf. (1947) 16. sz. (augusztus 15.) 4–5. p.
- Február 15-től közlekednek a MALÉV belföldi ... — Február 15-től közlekednek a MALÉV belföldi légi járatai. *Dunántúli Napló*, XVII. évf. (1960) 37. sz. (február 13.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)

- FEHÉR Béla — FEHÉR Béla: Transzit-igazolvánnyal Ferihegyen. *Hazáért*, XXV. évf. (1970) 33. sz. (augusztus 18.) 4–5. p. (HU ISSN —)
- FEHÉR Péter — FEHÉR Péter: Losonczy Pál Venezuelába érkezett. *Petőfi Népe*, XXXI. évf. (1976) 238. sz. (október 8.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- FEJÉR Gábor — FEJÉR Gábor: Hétköznap. *Határőr*, XXXII. évf. (1977) 10. sz. 8–9. p. (HU ISSN 1419-5380)
- FEJÉR Gyula: A nyüzsgő Ferihegyről. — FEJÉR Gyula: A nyüzsgő Ferihegyről. *Népszabadság*, XL. évf. (1982) 178. sz. (július 31.) 9. p. HU ISSN 0133-1752
- FEJÉR Gyula: Ferihegy biztonsága. — FEJÉR Gyula: Ferihegy biztonsága. [BOROS Jenő fényképfelvételeivel.] *Népszabadság*, XLVI. évf. (1988) 114. sz. (május 14.) 9. p. HU ISSN 0133-1752
- FEJÉR Gyula: Zöld és piros folyosó. — FEJÉR Gyula: Zöld és piros folyosó. *Népszabadság*, XXXVI. évf. (1978) 45. sz. (február 22.) 8. p. HU ISSN 0133-1752
- Felavatták a ferihegyi repülőtér. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Felavatták a ferihegyi repülőtér. *Szabad Nép*, VIII. évf. (1950) 106. sz. (május 9.)
- Felgyorsult a vizsgálat Hofmann ügyében. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Felgyorsult a vizsgálat Hofmann ügyében. *Népszabadság*, LI. évf. (1993) 172. sz. (július 26.) 1., 3. p. HU ISSN 0133-1752
- Felhívás a BM Határőrség forgalomellenőrző pontjaihoz. — [KÁLDOR György hőr. alez., HORVÁTH Gyula hőr. fhdgy. és VARGA József hőr. őrm. által kiadott, nyomtatásban megjelent felhívás.] Felhívás a BM Határőrség forgalomellenőrző pontjaihoz. *A Hazáért*, XVII. évf. (1962) 16. sz. (április 18.) 7. p.
- FENYVESI — FENYVESI Beáta: Profizmus a kiszűrésben. *Zsaru Rendőrségi Magazin*, XXVIII. évf. (új folyam; 2019) 28. sz. (július 10.) 32–33. p. HU ISSN 1215-802X
- FERENCI — FERENCI Demeter: Repülőtér-avató a Balatonnál. Megjöttek az első gépmadarak. *Új Dunántúli Napló*, I. évf. (1990) 26. sz. (április 29.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- Ferihegy! — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Ferihegy! *Dunántúli Napló*, XXII. évf. (1965) 170. sz. (július 21.) 5. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Ferihegy: Marad a szigorú ellenőrzés. — [MTI közlemény.] Ferihegy: Marad a szigorú ellenőrzés. *Heves Megyei Hírlap*, II. évf. (1991) 60. sz. (március 12.) 1. p. HU ISSN 0865-9109
- Ferihegy 2. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Ferihegy 2. *Dolgozók Lapja*, XL. évf. (1985) 247. sz. (október 21.) 3. p. HU ISSN 0133-140X
- Ferihegy ködben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ferihegy ködben. *Dél-magyarország*, LXVII. évf. (1977) 23. sz. (január 28.) 8. p. HU ISSN 0133-025X
- Ferihegy nem fogad (devizát). — [A szerző ismertetése nélkül, az MTI jelentése alapján készült szerkesztőségi beszámoló.] Ferihegy nem fogad (devizát). *Vasárnapi Hírek*, X. évf. (1994) 25. sz. 6. p. HU ISSN 0237-0638
- Ferihegyen, Duna partján... — [A szerző ismertetése nélküli összeállítás.] Ferihegyen, Duna partján... Zöldhatár nélküli igazgatóság: BHI. *Határőr*, VIII. (LXI.) (2006) 7. sz. Határőr évfordulós melléklet XIV. p. HU ISSN 1419-5380
- Ferihegyi pillanatok.* — DÁVID Gábor – HARDY Mihály (szerk.): *Ferihegyi pillanatok*. Budapest, 2010², Budapest Airport Zrt. 183 p. HU ISBN –
- Ferihegyi rekonstrukció. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Ferihegyi rekonstrukció. *Világgazdaság*, XVII. évf. (1985) 85. (4088.) sz. (május 8.) 5. p. HU ISSN 0042-6148
- Ferihegyről a MALÉV szerdái ... — [Szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ferihegyről a MALÉV szerdái ... *Dunántúli Napló*, XXXVI. évf. (1979) 334. sz. (december 6.) 5. p. HU ISSN 0133-2007
- Finnországba utazott Göncz Árpád. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Finnországba utazott Göncz Árpád. *Pest Megyei Hírlap*, XXXV. évf. (1991) 199. sz. (augusztus 26.) 1. p. HU ISSN 1215-847X
- Firing at Balloons in Austria. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Firing at Balloons in Austria. [Ballonok lövése Ausztriában.] *Flight*, V. évf. (1913) 26. (235.) sz. (június 28.) 707. p.
- Flug Wien–Budapest. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Flug Wien–Budapest. *Neues Wiener Journal*, XXVII. évf. (1919) 9170. sz. (május 14.) 8. p.
- Flying Across the Mediterranean. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Flying Across the Mediterranean. [A Földközi-tenger átrepülése.] *Flight*, V. évf. (1913) 39. (248.) sz. (szeptember 27.) 1078. p.
- Flying Forbidden over Russian Frontier. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Flying Forbidden over Russian Frontier. [Repülés tiltott az orosz határ felett.] *Flight*, VI. évf. (1914) 2. (263.) sz. (január 10.) 46. p.
- Fock Jenő befejezte burmai látogatását. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Fock Jenő befejezte burmai látogatását. *Dunántúli Napló*, XXXI. évf. (1974) 328. sz. (november 30.) 1., 4. p. (HU ISSN 0133-2007)

- Fock Jenő Rangoonban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Fock Jenő Rangoonban. *Dunántúli Napló*, XXIX. évf. (1972) 27. sz. (február 2.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- FODOR — FODOR János: Bízunk a város jövőjében. *Somogyi Néplap*, XXV. évf. (1968) 304. sz. (december 29.) „Siófok” különkiadás 10. p. (HU ISSN 0201-1336)
- Fogad a siófok-kiliti repülőtér. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Fogad a siófok-kiliti repülőtér. *Somogyi Hírlap*, IV. évf. (1993) 102. sz. (május 4.) 1. p. HU ISSN 0865-9125
- Fogad és indít az új ferihegyi légikikötő. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Fogad és indít az új ferihegyi légikikötő. *Petőfi Népe*, XL. évf. (1985) 258. sz. (november 2.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- FÓNAI: Felszállnának a kiliti reptéren. — FÓNAI Imre: Felszállnának a kiliti reptéren. *Somogyi Hírlap*, XVII. évf. (2006) 157. sz. (július 7.) 2. p. HU ISSN 0865-9125
- FÓNAI: Nincs a térképen a reptér. — FÓNAI Imre: Nincs a térképen a reptér. *Somogyi Hírlap*, XVIII. évf. (2007) 45. sz. (február 22.) 3. p. HU ISSN 0865-9125
- Forintért – Londonba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Forintért – Londonba. *Dunántúli Napló*, XXVI. évf. (1969) 19. sz. (január 24.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- FÓRIZS: A határőrség ügyeleti jelentései 1950-ben. — FÓRIZS Sándor: A határőrség ügyeleti jelentései 1950-ben. *Hadtudomány*, XXVIII. évf. (2018) 2. sz. 126–139. p. HU ISSN 1215-4121 (DOI 10.17047/HADTUD.2018.28.2.126)
- FÓRIZS: A magyar határőrség és az 1968-as csehszlovákiai bevonulás. — FÓRIZS Sándor: A magyar határőrség és az 1968-as csehszlovákiai bevonulás. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)*, XXIX. évf. (2019) 57. sz. 49–58. p. HU ISSN 1216-6774
- Forró szeretettel fogadta Budapest népe dr. Sukarno indonéz köztársasági elnököt. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Forró szeretettel fogadta Budapest népe dr. Sukarno indonéz köztársasági elnököt. *Dunántúli Napló*, XVII. évf. (1960) 89. sz. (április 15.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- FÖLDESI [cím nélkül 1993/3] — FÖLDESI László [F. L.]: [cím nélkül; Február 3-án újabb légiközlekedési...] *Légiközlekedés*, XXI. évf. (1993) 3. sz. (február 26) 1. p. HU ISSN —
- FÖLDESI [cím nélkül 1993/9–10] — FÖLDESI László [F. L.]: [cím nélkül; Május 26-án indult első ízben közvetlen...] *Légiközlekedés*, XXI. évf. (1993) 9–10. sz. (július 26) 6. p. HU ISSN —
- FÖLDESI: Budapestre repül a török légitársaság. — FÖLDESI László [F. L.]: Budapestre repül a török légitársaság. *Légiközlekedés*, XVIII. évf. (1990) 10. sz. (május 22.) HU ISSN —
- FÖLDESI: Negyvenéves a bécsi járat. — FÖLDESI László: Negyvenéves a bécsi járat. *Légiközlekedés*, XXIV. évf. (1996) 7. sz. (július) 13. p. HU ISSN —
- FÖLDESI: Öt évtized szárnyakon. — FÖLDESI László (szerk.): *Öt évtized szárnyakon*. [Budapest], 1996, Malév Rt. 159 p. HU ISBN —
- FÖLDESI: TunisAir iroda Budapesten. — FÖLDESI László [F. L.]: TunisAir iroda Budapesten. *Légiközlekedés*, XXI. évf. (1993) 9–10. sz. (július 26) 6. p. HU ISSN —
- FÖLDESSY: Az NSZK-nagykövetség megszállásának ... — FÖLDESSY Dénes: Az NSZK-nagykövetség megszállásának háttere. *Dunántúli Napló*, XLVI. évf. (1989) 229. sz. (augusztus 20.) 2. p. HU ISSN 0133-2007
- FÖLDESSY: Hamburg–Budapest légijárat. — FÖLDESSY Dénes: Hamburg–Budapest légijárat. *Dunántúli Napló*, XLV. évf. (1988) 93. sz. (április 3.) 4. p. HU ISSN 0133-2007
- FÖLDESSY: Jumbo jet a Ferihegyen. — FÖLDESSY Dénes: Jumbo jet a Ferihegyen. *Dunántúli Napló*, XLII. évf. (1985) 164. sz. (június 17.) 3. p. HU ISSN 0133-2007
- Főként üzletembereknek. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Főként üzletembereknek. *Heves Megyei Hírlap*, III. évf. (1992) 153. sz. (június 30.) 5. p. HU ISSN 0865-9109
- FRAN – Q2 2011. — *FRAN Quarterly, Issue 2, April-June 2011*. Varsó, 2011, Frontex. 45 p. PL ISSN 2363-0566
- FRAN – Q2 2016. — *FRAN Quarterly, Quarter 2 - April-June 2016*. Varsó, 2016, Frontex. 37 p. PL ISSN 2363-0566
- Francia hadi repülőgépek Magyarországon. [18. sz.] — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Francia hadi repülőgépek Magyarországon. *Az Aëro*, IX. évf. (1922) 18. sz. (szeptember 30.) 191. p.
- Francia hadi repülőgépek Magyarországon. [20. sz.] — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Francia hadi repülőgépek Magyarországon. *Az Aëro*, IX. évf. (1922) 20. sz. (szeptember 30.) 201–202. p.
- FREÉSZ — FREÉSZ Károly: Túrós András: Ferihegy biztonságos. *Népszabadság*, LI. évf. (1993) 140. sz. (június 18.) 11. p. HU ISSN 0133-1752
- FREI — FREI, Bruno: A budapesti dráma. *Új Szó*, IX. évf. (1956) 308. sz. (november 4.) 4. p. (CS ISSN 1335-7050)
- FRIED — FRIED Ernő: Az 1909. évi Gordon Bennett verseny. *Az Ujság*, VII. évf. (1909) 239. sz. (október 9.) 6. p.
- G.: Elkoboztak egy értékes gyöngysort. — G.: Elkoboztak egy értékes gyöngysort. *Magyar Országos Tudósító*, XXV. évf. (1943) 100. sz. (április 15.) 1. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1943. április/2

- G.: Ötezerhatszáz pengő értékű bélyegsorozat elkobzása. — G.: Ötezerhatszáz pengő értékű bélyegsorozat elkobzása. *Magyar Országos Tudósító*, XXII. évf. (1940) 289. sz. (október 24.) 1. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1940. október/2
- G. BARTA – FARAGÓ — G. BARTA Ágnes – FARAGÓ M. András: „Milliomos” vámosok. *Magyar ifjúság*, XXIII. évf. (1979) 29. sz. (július 20.) 14–16. p. HU ISSN 0460-5551
- G. G. — G. G. [GÉMES Gábor?]: Felavatták az új légikikötőt. *Ferihegy* 2. várja az utasokat. *Petőfi Népe*, XL. évf. (1985) 254. sz. (október 29.) 1–2. p. HU ISSN 0133-235X
- G. I. — G. I. Canterbury-i könyvek Esztergomnak. *Hídlap*, III. évf. (2005) 45. sz. (március 5.) 3. p. HU ISSN 1785-0592
- G. P. — G. P.: Vietnámiak fénymásolt útlevelem. *Népszabadság*, LI. évf. (1993) 135. sz. (június 12.) 15. p. HU ISSN 0133-1752
- G. S. — G. S.: Elkobozták a videokamerát. *Petőfi Népe*, XLVIII. évf. (1993) 259. sz. (november 6.) 4. p. HU ISSN 0133-235X
- GA. — GA. J.: Rendőrök várták a repülőtéren. *Pest Megyei Hírlap*, XXXIV. évf. (1990) 284. sz. (december 4.) 2. p. HU ISSN 1215-847X
- GAÁL — GAÁL György: Újra utazhatunk repülővel Pécsről. Bemutatkozott az Aviaexpress. *Új Dunántúli Napló*, I. évf. (1990) 114. sz. (július 27.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- GÁL: Fiatalkorúak a bíróság előtt. — GÁL Judit: Fiatalkorúak a bíróság előtt. Garázdálkodtak, fosztogattak. *Pest Megyei Hírlap*, XXXII. évf. (1988) 4. sz. (január 6.) 6. p. HU ISSN 0133-235X
- GÁL: Repülőtér, tessék belépni! — GÁL Judit: Repülőtér, tessék belépni! Kínaiul, arabul is tanulnak a határőrök. *Pest Megyei Hírlap*, XXXVII. évf. (1993) 125. sz. (június 1.) 6. p. HU ISSN 0133-235X
- GÁLDONYI — GÁLDONYI [Magdolna]: Felszállási engedély Brüsszelből. *Somogyi Hírlap*, X. évf. (1999) 206. sz. (szeptember 4.) 14. p. HU ISSN 0865-9125
- GÁLLOS — GÁLLOS Orsolya: Találkozás a magyar óceánrepülővel. Sportrepülő és iskolaigazgató. Németh Zsigmond a IV. anyanyelvi konferencián. *Dunántúli Napló*, XXXVIII. évf. (1981) 213. sz. (augusztus 5.) 5. p. HU ISSN 0133-2007
- GÁRDONYI — GÁRDONYI Jenő: Ferihegyen – ködben. *Érdekes Újság*, III. évf. (1958) 3. sz. (január 18.) 2. p.
- Gazdátlan maribori szállítmány. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Gazdátlan maribori szállítmány. *Népszabadság*, LI. évf. (1993) 176. sz. (július 30.) 3. p. HU ISSN 0133-1752
- Gergely dr. rendőrtanácsos távoztása. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Gergely dr. rendőrtanácsos távoztása. *Rákos Vidéke*, XXVIII. évf. (1928) 31. sz. (július 29.) 1. p.
- GG.: Utleveghamisítás. — GG.: Utleveghamisítás. *Magyar Országos Tudósító*, XXI. évf. (1939) 278. sz. (november 3.) 1. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1939. november/1
- (gh) — (gh): Átsodródott Romániába. *Békés Megyei Hírlap*, LII. évf. (1997) 198. sz. (augusztus 26.) 3. p. HU ISSN 1215-1068
- GIMES — GIMES György: A Ferihegyi repülőter drámai órái. Helyszíni tudósítás a tankokkal körülfárt repülőterről. *Igazság*, I. évf. (1956) 9. sz. (november 3.) 2. p.
- Godard letzte Fahrt. — [A szerző ismertetése nélkül, LIECHTENSTEIN herceg beszámolóját is közlő szerkesztőségi beszámoló.] Godard letzte Fahrt. [Godard legutóbbi utazása.] *Morgen-Post*, XXXI. évf. (1881) 282. sz. (október 13.) 3. p.
- góg — góg: A „túszul ejtett” turisták. *Új Szó*, XLVIII. évf. (1995) 4. sz. (január 5.) 3. p. SK ISSN 1335-7050
- Gordon-Bennett balloon race. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Gordon-Bennett balloon race. [Gordon-Bennett ballonverseny.] *Flight*, XIV. évf. (1922) 34. (713.) sz. (augusztus 24.) 481. p.
- GORDOS — GORDOS Árpád: Gépek és képek. *Légiközlekedés*, XXX. évf. (2002) 8. sz. 27. p. HU ISSN —
- Gömbös Gyula miniszterelnök a német kormány repülőgépén ma reggel Berlinbe utazott. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Gömbös Gyula miniszterelnök a német kormány repülőgépén ma reggel Berlinbe utazott. A miniszterelnök vadászaton vesz részt, de tárgyalni fog Hitlerrel és lengyel államférfiakkal is. *Nyírvidek Szabolcsi Hírlap*, III. évf. (1935) 221. sz. (szeptember 27.) 1. p.
- GÖMÖRI — GÖMÖRI György: Találkozásaim Herberttel. *Irodalmi Szemle*, XXXIII. évf. (1990) 7. sz. (május) 703–705. p. CS ISSN 1336-5088
- Göncz Árpád befejezte finnországi látogatását. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Göncz Árpád befejezte finnországi látogatását. *Petőfi Népe*, XLVI. évf. (1991) 202. sz. (augusztus 29.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Göring átutazott Magyarországon. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Göring átutazott Magyarországon. *Nyírvidek Szabolcsi Hírlap*, II. évf. (1934) 240. sz. (október 21.) 1. p.
- GREGUSS — GREGUSS Ferenc: *Élhetetlen feltalálók, halhatatlan találmányok*. 1–2. köt. Budapest, 1985, Móra Ferenc Ifjúsági Könyvkiadó. 448 p. HU ISBN 963-11-4134-9

- Gróf Batthyány Elemér és társa légelhajózásáról... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Gróf Batthyány Elemér és társa légelhajózásáról... *Vadász- és Versenylap*, XX. évf. (1876) 40. sz. (október 4.) 254–255. p.
- GU. – CO.: A Feriegyi Repülőtérre vezető autót felavatása. (MTI jelentés.) *M. T. I.* 1943. november 4-ei 13. kiadás (13:10) 1. p.
- GY. FEKETE — GY. FEKETE István: A szolnoki repülő hagyományok, és a katonai helikopterezés. *Repüléstudományi Közlemények*, XVII. évf. (2005) különszám. HU ISSN 1417-0604 /// Web: http://epa.oszk.hu/02600/02694/00040/pdf/EPA02694_rtk_2005_2_fekete_istvan.pdf (megtekintve: 2018.04.14. 13:30)
- GYARMATI — GYARMATI [László]: „Fü alatt” landoló gépek. *Somogyi Néplap*, XLV. évf. (1989) 201. sz. (augusztus 26.) 1. p. HU ISSN 0201-1336
- GYENES — GYENES J. András: Potyautas. *Nemzeti Képes Sport*, V. évf. (1994) 292. sz. (október 25.) 2. p. HU ISSN 0866-2517
- GYÖRI SZABÓ — GYÖRI SZABÓ Róbert: *A magyar külpolitika története 1848-tól napjainkig*. Budapest, 2011, Helikon. 407 p. HU ISBN 978-963-227-328-0
- GYULAY: 80 kiló hasis, duplafenekű bőröndökben. — GYULAY [Zoltán]: 80 kiló hasis, duplafenekű bőröndökben. *Magyar Nemzet*, XXVIII. évf. (1972) 73. sz. (március 26.) 7. p. (HU ISSN 0133-185X)
- GYULAY: Az első magyar óceánreplés. — GYULAY Zoltán: Az első magyar óceánreplés. *Nógrád Megyei Hírlap*, XII. évf. (2001) 169. sz. (július 23.) 9. p. HU ISSN 1215-9042
- GYULAY: Piros és zöld Feriegyen. — GYULAY Zoltán: Piros és zöld Feriegyen. A kétfolyosós rendszer első napja. *Magyar Nemzet*, XXIX. évf. (1973) 118. sz. 5. p. (HU ISSN 0133-185X)
- GYÜRE — GYÜRE János: A Mayerffyak három nemzedéke. 31–71. p. In BÁTORFI József – GYÜRE János (szerk.): *Gödi Almanach, 1999*. Göd, [1999], Göd Város Önkormányzata. HU ISSN 1218-1846 /Gödi Almanach, 5./
- GYÜRKI — GYÜRKI Ernő: Sok mulhat az első játszma... *Délmagyarország*, LXXXIII. évf. (1993) 289. sz. (december 11.) 14. p. HU ISSN 0133-025X
- H. SZABÓ — H. SZABÓ Sándor: Határrepülő rendőrpilóta. *Határőr*, IV. (LVII.) évf. (2002) 1. sz. 24. p. HU ISSN 1419-5380
- h-p — h-p: Kokainfogás a ferihegyen. *Új Szó*, LV. évf. (2002) 95. sz. (április 24.) 14. p. SK ISSN 1335-7050
- HABONYI — HABONYI Zoltán: Két hét Lengyelországban. *Nógrádi Népiúság*, XV. évf. (1959) 73. sz. (szeptember 13.) 7. p.
- Hadi aviatikánk művelői. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Hadi aviatikánk művelői. *Az Aëro*, I. évf. (1913) 13. sz. (december 10.) 8–10. p.
- HADNAGY — HADNAGY Imre József: Hazai együttműködők forgószárnyakon is. *Repüléstudományi Közlemények*, XVII. évf. (2005) különszám. HU ISSN 1417-0604 /// Web: http://epa.oszk.hu/02600/02694/00040/pdf/EPA02694_rtk_2005_2_hadnagy_imre.pdf (megtekintve: 2016.08.19. 23:30)
- HAJDU — HAJDU Zs.: Változnak a határátlépési körülmények. *Új Dunántúli Napló*, I. évf. (1990) 12. sz. (április 14.) 1–2. p. HU ISSN 0665-9125
- Halálos ítélet. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Békés Megyei Népiúság*, XXV. évf. (1970) 167. sz. (július 18.) 12. p. (HU ISSN 1215-1068)
- HALÁSZ Ferenc — HALÁSZ Ferenc: Zárt ország? Koreai sajátosságok I. (rész) *Petőfi Népe*, XXXVII. évf. (1982) 239. sz. (október 12.) 3. p. HU ISSN 0133-235X
- HALÁSZ Kálmán: Drogcsempészek fő- és mellékutakon. — HALÁSZ Kálmán: Drogcsempészek fő- és mellékutakon. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 32. sz. (február 2.) 8. p. HU ISSN 0665-9125
- HALÁSZ Kálmán: Egy évig szökésben. — HALÁSZ Kálmán: Egy évig szökésben. *Új Dunántúli Napló*, III. évf. (1992) 200. sz. (július 21.) 11. p. HU ISSN 0665-9125
- HALÁSZ Kálmán: Itt az utas, hol az utas. — HALÁSZ Kálmán: Itt az utas, hol az utas. *Határőr*, XXXII. évf. (1977) 28. sz. 7. p. (HU ISSN 1419-5380)
- HALÁSZ Kálmán: Határsértők, csempészek. — HALÁSZ Kálmán: Határsértők, csempészek. *Somogyi Néplap*, XXVIII. évf. (1972) 222. sz. (szeptember 20.) 5. p. (HU ISSN 0201-1336)
- HALÁSZ Kálmán: Repülés engedély nélkül. — HALÁSZ Kálmán: Repülés engedély nélkül. 347–355. p. In KOVÁCS Jenő – SZABÓ József (szerk.): *Negyven év lapjai*. Budapest, 1987, BM Határőrség Politikai Csoportfőnökség. HU ISBN —
- HALLAMA — HALLAMA Erzsébet: Hazatért turnéjáról a Pécsi Balett. *Dunántúli Napló*, XXVII. évf. (1970) 303. sz. (december 29.) 5. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Harminchárom hamis útlel. — [A *Népszava* név szerint nem ismertett munkatársának beszámolója.] Harminchárom hamis útlel. *Népszava*, CXXI. évf. (1993) 135. sz. (június 12.) 1. p. HU ISSN 0133-1701
- Hasis a whiskys üvegben. — Hasis a whiskys üvegben. *Békés Megyei Népiúság*, XXVI. évf. (1971) 157. sz. (július 6.) 12. p. (HU ISSN 0133-0055)
- Hasis a zakóban. — Hasis a zakóban. *Pest Megyei Hírlap*, XV. évf. (1971) 127. sz. (június 1.) 5. p. HU ISBN 0133-235X

Hasiscsempészek.	— Hasiscsempészek. <i>Dolgozók Lapja</i> , XXVII. évf. (1972) 1. sz. (január 1.) 12. p. HU ISBN 0133-140X
Hatalmas hóviharban tette meg útját...	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Hatalmas hóviharban tette meg útját a Graf Zeppelin Budapestre. <i>Prágai Magyar Hírlap</i> , X. évf. (1931) 75. sz. (március 31.) 3. p.
Határ- és légtérsértések.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Határ- és légtérsértések. <i>Új Dunántúli Napló</i> , II. évf. (1991) 309. sz. (november 11.) 1. p. HU ISSN 0665-9125
Határaink biztonságosak.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Határaink biztonságosak. <i>Petőfi Népe</i> , LIV. évf. (1999) 73. sz. (március 29.) 5. p. HU ISSN 0133-235X
Határnyitás a repülőtéren.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Határnyitás a repülőtéren. <i>Petőfi Népe</i> , LI. évf. (1996) 167. sz. (július 18.) 3. p. HU ISSN 0133-235X
Határőrök a repülőtéren.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Határőrök a repülőtéren. <i>Határőr</i> , XII. évf. (1957) 29. sz. (augusztus 8.) 16. p.
<i>Határőrség 1906-1945-2007.</i>	— [A szerző ismertetése nélkül.] <i>Határőrség 1906-1945-2007.</i> Budapest, 2007, Határőrség Országos Parancsnoksága. 72 p. HU ISBN –
Határsértők – repülővel.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Határsértők – repülővel. [<i>Heves Megyei Népújság</i> , XXXIII. évf. (1982) 120. sz. (május 25.) 8. p. HU ISSN 0133-0705
HATVANI	— HATVANI Dániel: A termőfától Londonig. <i>Petőfi Népe</i> , XIX. évf. (1964) 223. sz. (szeptember 23.) 3. p. (HU ISSN 0133-235X)
Haza érkezett Horthy István, az Aero Szövetség elnöke bombay-i utjáról.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Haza érkezett Horthy István, az Aero Szövetség elnöke bombay-i utjáról. <i>Magyar Országos Tudósító</i> , XXI. évf. (1939) 188. sz. (19–20. p.)
Hazaérkezett a VIT-delegáció.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hazaérkezett a VIT-delegáció. <i>Dolgozók Lapja</i> , XLIV. évf. (1989) 161. sz. (július 11.) 1. p. HU ISSN 0133-140X
Hazaérkezett az olimpiai sportküldöttség második csoportja.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hazaérkezett az olimpiai sportküldöttség második csoportja. Meleg fogadtatás a Feriegyi repülőtéren. <i>Dunántúli Napló</i> , XXI. évf. (1964) 255. sz. (október 30.) 6. p. (HU ISSN 0133-2007)
Hazaindult a magyar küldöttség Hanoiból.	— [<i>MTI</i> közlemény.] Hazaindult a magyar küldöttség Hanoiból. <i>Petőfi Népe</i> , XXVII. évf. (1972) 34. sz. (február 10.) 4. p. (HU ISSN 0133-235X)
Hazánkba érkezett a szovjet párt- és kormányküldöttség.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hazánkba érkezett a szovjet párt- és kormányküldöttség. <i>Petőfi Népe</i> , XXVII. évf. (1972) 280. sz. (november 28.) 1. p. (HU ISSN 0133-235X)
Hazánkba érkezett a walesi hercegi pár.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hazánkba érkezett a walesi hercegi pár. <i>Somogyi Hírlap</i> , I. évf. (1990) 11. sz. (május 8.) 2. p. HU ISSN 0865-9125
Hazánkba érkezett Helmut Schmidt, az NSZK szövetségi kancellárja.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hazánkba érkezett Helmut Schmidt, az NSZK szövetségi kancellárja. <i>Petőfi Népe</i> , XXXIV. évf. (1979) 207. sz. (szeptember 5.) 1–2. p. HU ISSN 0133-235X
Hazánkban ülésezik a CDU frakciója.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hazánkban ülésezik a CDU frakciója. <i>Pest Megyei Hírlap</i> , XXXVI. évf. (1992) 203. sz. (augusztus 28.) 1. p. HU ISSN 1215-847X
Hazaszállították.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hazaszállították. <i>24 óra</i> , II. évf. (1991) 89. sz. (április 17.) 2. p. HU ISSN 1416-8650
Hazatérés.	— [A szerző ismertetése nélkül, fényképfelvétel képaláírása.] Hazatérés. <i>Tolnai Népújság</i> , X. évf. (1999) 188. sz. (augusztus 13.) 2. p. HU ISSN 0865-9028
HEGEDŰS Ádám	— HEGEDŰS Ádám: A Germanwings-szel ébredt az 1-es treminál. <i>Follow Me</i> , II. évf. (2003) 6. sz. 10. p. HU ISSN –
HEGEDŰS Ernő	— HEGEDŰS Ernő: Terrorelhárító erők szervezése a rendvédelmi szervezeteknél és a légideszant csapatoknál. <i>Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)</i> , XIX. évf. (2010) 22. sz. 53–59. p. HU ISSN 1216-6774
HEILAUF: A XVIII. kerület 1956-ban.	— HEILAUF Zsuzsanna: A XVIII. kerület 1956-ban. 13–38. p. In HEILAUF Zsuzsanna (szerk.): <i>Kenyér és tank. 1956 pestszentlőrinci és pestszentimrei eseményei.</i> Budapest XVIII. kerület, 2016 ² , Tomory Lajos Múzeum. 208 p. HU ISBN 978-615-80455-1-3
HEILAUF: <i>Kenyér és tank.</i>	— HEILAUF Zsuzsanna (szerk.): <i>Kenyér és tank. 1956 pestszentlőrinci és pestszentimrei eseményei.</i> Budapest XVIII. kerület, 2016 ² , Tomory Lajos Múzeum. 208 p. HU ISBN 978-615-80455-1-3
Helikopter-baleset Üllön.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Helikopter-baleset Üllön. <i>Pest Megyei Hírlap</i> , XXXIII. évf. (1989) 118. sz. (május 22.) 8. p. HU ISSN 1215-847X

- Helyreállt a légiforgalom. — [ČTK jelentése alapján, szerkesztőségi közlemény.] Helyreállt a légiforgalom. *Dunántúli Napló*, XXV. évf. (1968) 213. sz. (szeptember 11.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Hétfőn a MALÉV forgalmi ... — [Szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hétfőn a MALÉV forgalmi ... *Békés Megyei Népiújság*, XXXVI. évf. (1981) 303. sz. (december 29.) 5. p. HU ISSN 1215-1068
- Hétfőn indul a Győri ETO Amszterdamba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hétfőn indul a Győri ETO Amszterdamba. *Dunántúli Napló*, XXII. évf. (1965) 43. sz. (február 20.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Hétfőn üzembe lép a budaörsi repülőtér. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Hétfőn üzembe lép a budaörsi repülőtér. *Magyarország*, XVIII. évf. (1937) 149. sz. (július 4.) 3. p.
- Hétfégy csúcs a kiliti repülőtérén. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hétfégy csúcs a kiliti repülőtérén. *Somogyi Hírlap*, III. évf. (1992) 164. sz. (július 13.) 1. p. HU ISSN 0865-9125
- Híres és Varga debütál. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Híres és Varga debütál. *Pest Megyei Hírlap*, XXXI. évf. (1987) 32. sz. (február 7.) 11. p. HU ISSN 1215-847X
- Hivatalos román jelentések. — [A román főhadiszállás május 6-ai hivatalos közleménye.] Hivatalos román jelentések. *Keleti Újság*, II. évf. (1919) 100. sz. (május 9.) 1. p.
- Holland Follows Mr. Churchill's Tactics. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Holland Follows Mr. Churchill's Tactics. [Hollandia Churchill úr taktikáját követi.] *Flight*, III. évf. (1911) 26. (131.) sz. (július 1.) 577. p.
- Horthy István a sajtó képviselői előtt ismertette bombay-i utazását. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Horthy István a sajtó képviselői előtt ismertette bombay-i utazását. *Magyar Országos Tudóstól*, XXI. évf. (1939) 189. sz. (52. p.)
- HORVÁTH: Kisbomba a nagyböröndben. — HORVÁTH ? : Kisbomba a nagyböröndben. *Népszava*, CXXI. évf. (1993) 65. sz. (március 19.) 12. p. HU ISSN 0133-1701
- HORVÁTH: Maffiózók Ferihegyen. — HORVÁTH ? : Maffiózók Ferihegyen. *Népszava*, CXXI. évf. (1993) 120. sz. (május 25.) 5. p. HU ISSN 0133-1701
- HORVÁTH: Ötvenperces bombavész. — HORVÁTH ? : Ötvenperces bombavész. *Népszava*, CXX. évf. (1992) 127. sz. (május 30.) 16. p. HU ISSN 0133-1701
- HORVÁTH Leona — HORVÁTH Leona: Olimpia 1964. Tokió. *Dunántúli Napló*, I. rész: XXI. évf. (1964) 271. sz. (november 19.) 6. p. ; II. rész: XXI. évf. (1964) 273. sz. (nov. 21.) 6. p. ; III. rész: XXI. évf. (1964) 274. sz. (nov. 22.) 8. p. ; IV. rész: XXI. évf. (1964) 275. sz. (nov. 24.) 6. p. ; V. rész: XXI. évf. (1964) 278. sz. (nov. 27.) 6. p. ; V. rész: XXI. évf. (1964) 279. sz. (nov. 28.) 6. p. (HU ISSN 0133-2007)
- HORVÁTH Nándor — HORVÁTH Nándor: A feljelentés idejében érkezett! *Magyar Rendőr*, XXVIII. évf. (1974) 40. sz. (október 3.) 13. p. (HU ISSN 0230-192X)
- HORVÁTH Tamás — HORVÁTH Tamás: A budaörsi repülőtér. *Architectura Hungariae*, III. évf. (2001) 4. sz. HU ISSN 1588-0109 / 2631-0902
- Horváth Imre külügyminiszter képviseli hazánkat az ENSZ-ben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Horváth Imre külügyminiszter képviseli hazánkat az ENSZ-ben. *Magyar Nemzet*, XIX. évf. (1956) 255. sz. (november 1.) 3. p.
- Hőléggalonnal jöttek – kocsival mentek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hőléggalonnal jöttek – kocsival mentek. *Népszava*, CXVII. évf. (1989) 222. sz. (szeptember 20.) 12. p. HU ISSN 0133-1701
- Hruscsov elvtárs Magyarországon. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Hruscsov elvtárs Magyarországon. *Petőfi Népe*, XIV. évf. (1959) 221. sz. (június 6.) 1. p. (HU ISSN 0133-235X)
- HUBA — HUBA László: *Spanyolországi utazások*. Budapest, 1973, Panoráma. 277 p. /Panoráma külföldi útikönyvek/
- HUSZÁK — HUSZÁK Andrea: Légikisasszonyok hosszú távon. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 145. sz. (május 29.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- Húszkilós pulykakakas. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Húszkilós pulykakakas. *Dunántúli Napló*, XXIII. évf. (1966) 115. sz. (május 17.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Huszonkilenc halálos áldozat. — [MTI közlemény.] Huszonkilenc halálos áldozat. *Petőfi Népe*, XXXII. évf. (1977) 230. sz. (szeptember 23.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- i, szl: Kivonul a téli hónapokban a budapesti... — i, szl: Kivonul a téli hónapokban a budapesti repülőtéréről a Ryanair. *Új Szó*, LXI. évf. (2008) 168. sz. (július 21.) „Utazás” melléklet SK ISSN 1335-7050
- i, szl: Újabb fapados Budapest. — i, szl: Újabb fapados Budapest. *Új Szó*, LVIII. évf. (2005) 18. sz. (január 24.) 15. p. SK ISSN 1335-7050
- I. Hailé Szelasszié hazánkban. — I. Hailé Szelasszié hazánkban. *Petőfi Népe*, XIX. évf. (1964) 222. sz. (szeptember 22.) 1. p. (HU ISSN 0133-235X)

- I. M. — I. M.: Tiltakozik a lakosság. A Budaörsi repülőtérén nem értik. *Pest Megyei Hírlap*, XXXVI. évf. (1992) 96. sz. (április 23.) 1. 5. p. HU ISSN 0133-235X
- IATS hirdetése 1973.04.21. — [A kanadai *International Agency Travel Service* vállalat hirdetése.] *New Yorki Magyar Élet*, XXVI. évf. (1973) 16. sz. (április 21.) 3. p.
- IATS hirdetése 1974.05.04. — [A kanadai *International Agency Travel Service* vállalat hirdetése.] *New Yorki Magyar Élet*, XXVII. évf. (1974) 18. sz. (május 4.) 3. p.
- IATS hirdetése 1975.02.22. — [A kanadai *International Agency Travel Service* vállalat hirdetése.] *New Yorki Magyar Élet*, XXVIII. évf. (1975) 8. sz. (február 22.) 3. p.
- Idegen léghajó a csörötneki határban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Idegen léghajó a csörötneki határban. Magyarország*, III. évf. (1922) 181. sz. (augusztus 11.) 8. p.
- Idegenforgalmi Évkönyv, 1965.* — *Idegenforgalmi Évkönyv, 1965.* Budapest, 1966, Központi Statisztikai Hivatal. (HU ISSN 0230-4414)
- Idegenforgalmi Évkönyv, 1976.* — *Idegenforgalmi Évkönyv, 1976.* Budapest, 1977, Központi Statisztikai Hivatal. HU ISSN 0230-4414
- Idegenforgalmi Évkönyv, 1980.* — *Idegenforgalmi Évkönyv, 1980.* Budapest, 1981, Központi Statisztikai Hivatal. 229 p. HU ISSN 0230-4414
- Idegenforgalmi Évkönyv, 1985.* — *Idegenforgalmi Évkönyv, 1985.* Budapest, 1986, Központi Statisztikai Hivatal. 281 p. HU ISSN 0230-4414
- Idegenforgalmi Évkönyv, 1989.* — *Idegenforgalmi Évkönyv, 1989.* Budapest, 1990, Központi Statisztikai Hivatal. HU ISSN 0230-4414
- Idegenforgalmi Évkönyv, 1995.* — *Idegenforgalmi Évkönyv, 1995.* Budapest, 1996, Központi Statisztikai Hivatal. 149 p. HU ISSN 0230-4414
- ILKEI — ILKEI Csaba: *Újságírók, szerkesztők, sajtómunkások és az állambiztonság*. II. köt. S. l., 2018, szerzői kiadás. 211 p. HU ISBN – Web: <http://mek.oszk.hu/17900/17970/17970.pdf> (megtekintve: 2019.06.15. 21:00)
- Illegális fegyverszállítmány Ferihegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Illegális fegyverszállítmány Ferihegyen. Népszabadság*, XLIX. évf. (1991) 289. sz. (december 10.) 14. p. HU 0133-1752
- ILLÉSY – FOJTÁN — ILLÉSY Sándor – FOJTÁN László: És felszálltak a repülők. *Észak-Magyarország*, XLVI. évf. (1990) 116. sz. (május 19.) 1., 3. p. HU ISSN 0133-0357
- Im Flugzeug zum Vatikan. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] *Im Flugzeug zum Vatikan. [Repülőgéppel a Vatikánban.] Innsbrucker Nachrichten*, LXX. évf. (1923) 132. sz. (június 13.) 3. p.
- Imperial Airways téli menetrendje. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Imperial Airways téli menetrendje. A Közlekedés*, VIII. évf. (1936) 1. sz. (január) 15. p.
- Imrédy Béla kedden délelőtt Londonba repült. — [A szerző ismertetése nélkül, a *Pesti Napló* tudósítójától, szerkesztőségi beszámoló.] *Imrédy Béla kedden délelőtt Londonba repült. Pesti Napló*, LXXXVI. évf. (1935) 127. sz. (június 5.) 2. p.
- In der gestern erschienenen... — [A szerző ismertetése nélkül, „Vas megyei Lapok”-nak GODARD pontosítását újra közlő szerkesztőségi beszámoló.] *In der gestern erschienenen... [A tegnap kiadott...]* *Wiener Allgemeine Zeitung*, II. évf. (1881) 590. sz. (október 20.) 2. p.
- Inauguration of the first aerial post of the United Kingdom. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] *Inauguration of the first aerial post of the United Kingdom. [Az első légi posta megnyitása az Egyesült Királyságban.] Flight*, III. évf. (1911) 37. (142.) sz. (szeptember 16.), 798–799. p.
- „India ajándéka a magyar népnek”. — [*MTI* közlemény.] „India ajándéka a magyar népnek”. *Népszabadság*, I. évf. (1956) 24. sz. (december 4.) 1. p. (HU ISSN 0133-1752)
- Indiai utasszállító gép. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Indiai utasszállító gép. Szabad Ifjúság*, VII. évf. (1956) 239. sz. (október 10.) 4. p.
- Indiai vendégzereplésre utaztak. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Indiai vendégzereplésre utaztak. Petőfi Népe*, XXXII. évf. (1977) 304. sz. (december 28.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Indonézia betiltotta a KLM dzsakartai működését. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Indonézia betiltotta a KLM dzsakartai működését. Esti Hírlap*, II. évf. (1957) 283. sz. (december 3.) (HU ISSN 1589-4606)
- Indul a belföldi és a külföldi légi forgalom. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Indul a belföldi és a külföldi légi forgalom. Népszabadság*, II. évf. (1957) 23. sz. (január 27.) 1. p. (HU ISSN 0133-1752)
- Indul az első magyar fapados. — [Szerkesztőségi beszámoló.] *Indul az első magyar fapados. Népszava*, CXXXII. évf. (2004) 145. sz. (június 23.) 12. p. HU ISSN 1418-1649
- International Airports. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi összeállítás.] *International Airports. Flight International*, LVI. évf. (1964) 2909. sz. (december 10.) 1004–1007. p.
- Intézkedések a magyar–csehszlovák kapcsolatok normalizálására. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Intézkedések a magyar–csehszlovák kapcsolatok normalizálására. Nógrád*, XXIV. évf. (1968) 204. sz. (augusztus 31.) 2. p. (HU ISSN 0133-1558)

- IPACS — IPACS Róbert: *Ferihegy, illetve a Budapesti Határőr Igazgatóság és elődjeinek története*. Tudományos diákköri munka, ZMNE. Budapest, 2007, kézirat. 49 p.
- Ismét a légtérsértésről. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ismét a légtérsértésről. *Új Dunántúli Napló*, III. évf. (1992) 48. sz. (február 18.) 1. p. HU ISSN 0665-9125
- Ismét indul gép Varsóba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ismét indul gép Varsóba. *Petőfi Népe*, XXXVII. évf. (1982) 48. sz. (február 26.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Ismét repül a Wizz Air Marosvásárhelyre. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ismét repül a Wizz Air Marosvásárhelyre. *Petőfi Népe*, LXIII. évf. (2008) 95. sz. (április 23.) 6. p. HU ISSN 0133-235X
- Isztambulba még repül a Malév. — [*MTI* közlemény.] Isztambulba még repül a Malév. *Petőfi Népe*, XLVI. évf. (1991) 13. sz. (január 16.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- Ítélet a sportrepülőgépes tiltott határátlépési ügyben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ítélet a sportrepülőgépes tiltott határátlépési ügyben. *Dunántúli Napló*, XXIV. évf. (1967) 174. sz. (július 26.) 2. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Itt nincs esélyük a légi kalóznak. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Itt nincs esélyük a légi kalóznak. *Petőfi Népe*, XXVI. évf. (1971) 157. sz. (július 6.) 8. p. (HU ISSN 0133-235X)
- IVÁNYI — IVÁNYI Tünde: Elmélyülő Delta-Malév kapcsolat. *Légiközlekedés*, XXV. évf. (1997) 6. sz. (június) 1. p. HU ISSN —
- J.: Megérkezett Budapestre a London-Budapesti repülőjárat első utasszállító gépe. — J.: Megérkezett Budapestre a London-Budapesti repülőjárat első utasszállító gépe. *Magyar Országos Tudósító*, XXI. évf. (1939) 86. sz. (április 17.) 10. kiadás. MNL MOL K. szekció 1939. május/2
- J. Gy. — J. Gy.: Közvetlenül Skóciába. *Magyar Nemzet*, LXXIV. évf. (2011) 110. sz. (április 22.) 13. p. HU ISSN 0133-185X
- J. J. — J. J.: Kényszerleszállás Csenger-nél. *Határőr*, VIII. (LXI.) évf. (2006) 10. sz. 21. p. HU ISSN 1419-5380
- JANEK — JANEK István: A szlovák-magyar „kis háború” története és eseményei 1939. márciusában. *Kutatói Füzetek*, X. évf. (2004) 33–68. p. HU ISSN 1416-0986
- JÁVORI — JÁVORI Béla: Légijárat – Sétarepülés. Ezernyi szórakozás a Balatonon. *Somogyi Néplap*, XV. évf. (1958) 129. sz. (június 3.) 1. p. (HU ISSN 0201-1336)
- JOBST — JOBST Ágnes: Az állambiztonság és a keletnémet menekültügy. *Betekintő*, IV. évf. (2010) 3. sz. HU ISSN 1788-7569 // Web: http://epa.oszk.hu/01200/01268/00015/pdf/EPA01268_betekinto_2010_3_jobst.pdf (megtekintés 2018.01.29. 22:30)
- Jordániai csempészt ítélték el Budapesten. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Jordániai csempészt ítélték el Budapesten. *Népszava*, XCIX. évf. (1971) 22. sz. (január 27.) 4. p. (HU ISSN 0133-1701)
- JÓSZAI — JÓSZAI János: *A Határőrség objektumainak őrzete és védelme*. Doktori (PhD) értekezés, ZMNE. Budapest, 2002, kézirat. 212 p. // Web: http://193.224.76.2/downloads/konyvtar/digitgy/phd/2002/joszai_janos.pdf (megtekintve: 2016.07.27. 11:30)
- József főherceg vendégei ma repülőgépen hazautaztak. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] József főherceg vendégei ma repülőgépen hazautaztak. *Az Est*, XVII. évf. (1927) 129. sz. (június 9.) 10. p.
- Jövő hét végén nyílik a Balaton Airport. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Jövő hét végén nyílik a Balaton Airport. *Új Dunántúli Napló*, II. évf. (1991) 196. sz. (július 19.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Jugoszláv katonai gépek a magyar légtérben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Jugoszláv katonai gépek a magyar légtérben. *Petőfi Népe*, XLVI. évf. (1991) 198. sz. (augusztus 24.) 1–2. p. HU ISSN 0133-235X
- Jugoszláv katonai repülőgép leszállása magyar területen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Jugoszláv katonai repülőgép leszállása magyar területen. *Tolnai Napló*, XI. évf. (1954) 233. sz. (október 1.) 2. p.
- Jugoszláv katonai repülőgép Magyarországon. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Jugoszláv katonai repülőgép Magyarországon. *Békésmegyei Közlöny*, LIX. évf. (1932) 220. sz. (október 7.) 2. p.
- Jugoszláv légtérsértés magyar vizsgálata. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Jugoszláv légtérsértés magyar vizsgálata. *Új Dunántúli Napló*, III. évf. (1992) 45. sz. (február 15.) 2. p. HU ISSN 0665-9125
- Jugoszláv repülő katona menekült Magyarországra. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Jugoszláv repülő katona menekült Magyarországra. *Somogyi Néplap*, VIII. évf. (1951) 173. sz. (július 27.) 2. p. (HU ISSN 0201-1336)
- Jugoszláv repülőgépek sorozatos határsértései. — [A Külügyminisztérium Tájékoztatási Osztályának közleménye.] Jugoszláv repülőgépek sorozatos határsértései. *Bácskiskunmegyei Népiújság*, VI. évf. (1951) 3. sz. (január 5.) 2. p.
- Jugoszláv repülő kényszerleszállása. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Jugoszláv repülő kényszerleszállása. *Új Dunántúli*, V. évf. (1948) 103. sz. (május 6.) 2. p.

- Jugoszlávok hamis útlevelel. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Jugoszlávok hamis útlevelel. *Új Dunántúli Néplap*, IV. évf. (1993) 8. sz. (január 9.) 2. p. HU ISSN 0665-9125
- Július 21-től féláru utazási kedvezmény a Szegedi Szabadtéri Játékokra. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Július 21-től féláru utazási kedvezmény a Szegedi Szabadtéri Játékokra. *Békésmegyei Közlöny*, LXV. évf. (1938) 140. sz. (június 24.) 3–4. p.
- Július végén megnyílik a ferihegyi „légi szálloda”. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Július végén megnyílik a ferihegyi „légi szálloda”. *Népszabadság*, XVI. évf. (1958) 162. sz. (július 10.) 8. p. (HU ISSN 0133-1752)
- ”Justice for Hungary” avagy Endresz és Magyar nyomdokában. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] ”Justice for Hungary” avagy Endresz és Magyar nyomdokában. Kanadai magyar sportrepülő fantasztikus bravúra. *Magyar Élet*, XL. évf. (1987) 27. sz. (július 4.) 1. p. CA ISSN 0833-0883
- JUŽNIČ — JUŽNIČ, Stanislav: Physician in the sky. *Orvostörténeti közlemények (Communicationes de historia artis medicinae)*, LX. évf. (2014) 1–4. sz. 127–134. p. HU ISSN 0010–3551
- K. Á. — K. Á.: Repülőtéri nyitány. *Pest Megyei Hírlap*, XXXIV. évf. (1990) 101. sz. (május 2.) 2. p. HU ISSN 1215-847X
- K. B.: Felszáll a tengeri járat. — K. B.: Felszáll a tengeri járat. *Délmagyarország*, XCII. évf. (2002) 183. sz. (augusztus 7.) 1., 3. p. HU ISSN 0133-025X
- K. B.: Főpróbának szánták. — K. B.: Főpróbának szánták. *Délmagyarország*, XCII. évf. (2002) 204. sz. (szeptember 2.) 3. p. HU ISSN 0133-025X
- k.é. — k.é.: Atlanta-New York: Ferihegy 2. *Légiközlekedés*, XXIV. évf. (1996) 5. sz. (május) 3. p. HU ISSN —
- K. G. — K. G.: Bazar az alvóbabá fejében. *Esti Hírlap*, VIII. évf. (1963) 231. sz. (október 2.) 3. p. (HU ISSN 1589-4606)
- K. Gy. — K. Gy.: Lázat jelent a kapitány. *Esti Hírlap*, X. évf. (1965) 83. sz. (április 8.) 3. p. (HU ISSN 1589-4606)
- K.N.I.L.M. during 1933. — K.N.I.L.M. during 1933. *Flight, The Aircraft engineer and airships*, XXVI. évf. (1934) 1322. sz. (április 26.) 403. p.
- K. P. S. Menon indiai követ látogatása Budapesten. — [*MTI* közlemény.] K. P. S. Menon indiai követ látogatása Budapesten. *Népszabadság*, I. évf. (1956) 24. sz. (december 4.) 1. p. (HU ISSN 0133-1752)
- K. Z. T. — K. Z. T.: Aknák a csatornában. *Magyar Nemzet*, LVII. évf. (1994) 84. sz. (április 12.) 16. p. HU ISSN 0133-185X
- Kábítószer egy ferihegyi utas gyomrában. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kábítószer egy ferihegyi utas gyomrában. *Petőfi Népe*, LXII. évf. (2007) 19. sz. (január 23.) 10. p. HU ISSN 0133-235X
- Kábítószercsempészek Ferihegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kábítószercsempészek Ferihegyen. *Pest Megyei Hírlap*, XVI. évf. (1972) 73. sz. (március 26.) 12. p. HU ISSN 0133-235X
- Kábítószerfogás. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kábítószerfogás. *Petőfi Népe*, L. évf. (1995) 302. sz. (december 27.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Kábítószerfogások. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kábítószerfogások. *Délmagyarország*, LXXXVIII. évf. (1998) 45. sz. (február 23.) 16. p. HU ISSN 0133-025X
- Kábítószerrel talált a kutya. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kábítószerrel talált a kutya. *Heves Megyei Hírlap*, IV. évf. (1993) 291. sz. (december 14.) 1. p. HU ISSN 0865-9109
- Kádár János Grúziából visszaérkezett Moszkvába. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kádár János Grúziából visszaérkezett Moszkvába. *Petőfi Népe*, XXXI. évf. (1976) 52. sz. (március 2.) 3. p. HU ISSN 0133-235X
- Kádár János Tbiliszipben. — [*MTI* közlemény.] Kádár János Tbiliszipben. *Petőfi Népe*, XXXI. évf. (1976) 50. sz. (február 28.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- KÁLAZY: A nagykanizsai igazgatóság. — K. J. [KÁLAZY Judit]: A nagykanizsai igazgatóság. *Határőr*, III. (LVI.) évf. (2001) 10. sz. (július 2.) 15. p. HU ISSN 1419-5380
- KÁLAZY: Ma már csak emlék. — KÁLAZY Judit: Ma már csak emlék. *Határőr*, III. (LVI.) évf. (2001) 13. sz. (október 1.) 12. p. HU ISSN 1419-5380
- KÁLAZY: Padlástérben, zöldhatáron – főirányban. — K. J. [KÁLAZY Judit]: Padlástérben, zöldhatáron – főirányban. *Határőr*, II. (LV.) évf. (2000) 25. sz. (december 18.) 28. p. HU ISSN 1419-5380
- KÁLLAI — KÁLLAI Szilvia: Hosszúra nyúlt repülés. *MA Holnap*, V. évf. (2006) 3. sz. (március 13.) 8. p.
- Kamioncsempészek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kamioncsempészek. *Kurír*, V. évf. (1994) 150. sz. 2. p. HU ISSN 0865-9001
- KAPALYAG — KAPALYAG Imre: A toronyban soha sincs záróra. *Tükör*, X. évf. (1973) 37. sz. (szeptember 11.) 16–17. p. (HU ISSN 0133-1361)

- KARINTHY — KARINTHY Frigyes: Egy Zeppelin-utas érzelmes naplója. [Karinthy Frigyes tudósítása a Zeppelin fedélzetéről.] *Az Est*, XXII. évf. (1931) 73. sz. (március 31.) 1–5. p.
- KARPI — KARPI Gyula: A forradalmárok felfegyverzése, fegyveres harcok Pestimréen. 36–54. p. In HEILAUF Zsuzsanna (szerk.): *Kenyér és tank. 1956 pestszentlőrinci és pestszentimrei eseményei*. Budapest XVIII. kerület, 2016², Tomory Lajos Múzeum. 208 p. HU ISBN 978-615-80455-1-3
- KARSAY — KARSAY Endre [elbeszélése alapján megjelent beszámoló]: Emlékezetes nap. Egy gyémántjelvénnnyel jutalmazott távolsági repülés története *Szabad Ifjúság*, III. évf. (1952) 155. sz. (július 4.) 2. p.
- KATONA József: Határátlépés formálisan. — KATONA József: Határátlépés formálisan. *Somogyi Hírlap*, IX. évf. (1998) 5. sz. (január 7.) 5. p. HU ISSN 0865-9125
- KATONA József: Sokba kerülhet az örömsortűz. — KATONA József: Sokba kerülhet az örömsortűz. *Somogyi Hírlap*, IX. évf. (1998) 40. sz. (február 17.) 14. p. HU ISSN 0865-9125
- KATONA Klára: A Határőrség a rendszerváltás időszakában (1987–1990). — KATONA Klára: A Határőrség a rendszerváltás időszakában (1987–1990). *Levéltári Közlemények*, LXXXII. évf. (2011) 1. sz. 77–99. p. HU ISSN 0024-1512
- KATONA Klára: Konszolidáló Határőrség. — KATONA Klára: Konszolidáló Határőrség. In: ÓLMOSI Zoltán – SZABÓ Csaba (szerk.): *Amikor „fellazult tételben fogalmazódott meg a világ”*. Magyarország a hatvanas években. 143–166 p. Budapest, 2013, Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára – L'Harmattan Kiadó. HU ISBN 978-963-236-740-8
- (ke.) — (ke.): Megtartották az új budapesti közforgalmi repülőtérén a forgalmi szemlét. *Pesti Hírlap*, LXI. évf. (1939) 236. sz. (október 17.) 4. p.
- Keine Kanonenschüsse in Peterwardein. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Keine Kanonenschüsse in Peterwardein. [Nem volt ágyűlövés Péterváradban.] *Prager Tagblatt*, XXXVIII. évf. (1913) 332. sz. (december 3.) 3. p.
- KeK külügyminiszteri találkozó. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] KeK külügyminiszteri találkozó. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 318. sz. (november 21.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Keltetőtőjasok Algériába. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Keltetőtőjasok Algériába. *Pest Megyei Hírlap*, XVIII. évf. (1974) 11. sz. (január 15.) 7. p. (HU ISSN 0133-235X)
- Kényszerleszállást végzett egy jugoszláv repülőgép. — [A Reggeli Újság közleményének kivonata.] Kényszerleszállást végzett egy jugoszláv repülőgép. *Magyar lapszemle*, 1931. július 13., 10. p. MNL OL K 428 1879 1931.07.01-31. 293. p.
- Képek a kiállításból. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Képek a kiállításból. *Vasárnapi Újság*, XLIII. évf. (1896) 41. sz. (október 11.) 685–686. p.
- KERCZA: Göncz Árpád az Arab Emirátusokba érkezett. — KERCZA Imre: Göncz Árpád az Arab Emirátusokba érkezett. *Új Dunántúli Napló*, VI. évf. (1995) 87. sz. (március 30.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- KERCZA: Szerződések, virágok és mosolyok. — KERCZA Imre: Szerződések, virágok és mosolyok. *Somogyi Hírlap*, IV. évf. (1993) 44. sz. (február 22.) 1., 4. p. HU ISSN 0865-9125
- KERCZA: Távoli tájak, közeli kapcsolatok. — KERCZA Imre: Távoli tájak, közeli kapcsolatok. *Nógrád Megyei Hírlap*, IV. évf. (1993) 40. sz. (február 17.) 2. p. HU ISSN 1215-9042
- KERESKEDŐ — KERESKEDŐ Sándor: Lengyel tájak, lengyel emberek. I. rész. *Petőfi Népe*, XIX. évf. (1964) 280. sz. (november 29.) 12. p. (HU ISSN 0133-235X)
- KÉRI — KÉRI Dániel: Egy centiméter narancshéj. *Népszabadság*, II. évf. (1957) 194. sz. (augusztus 17.) 9. p. (HU ISSN 0133-1752)
- KERKAY — KERKAY László: Nyolc nap Finnországban. I. rész. *Dunántúli Napló*, XXIV. évf. (1967) 181. sz. (augusztus 3.) 2. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Kik voltak a maribori fegyverraktár szállítói? — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kik voltak a maribori fegyverraktár szállítói? *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 200. sz. (július 24.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- Kiliti légibázis. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kiliti légibázis. *Somogyi Hírlap*, III. évf. (1992) 270. sz. (november 16.) 3. p. HU ISSN 0865-9125
- KIS — KIS Tamás: *A magyar katonai szleng szótára*. Debrecen, 2008, Kossuth Egyetemi Kiadó. 319 p. ISBN 978-963-473-171-9 *ISzlengkutatás*, 6. rész, HU ISSN 1417-7730/
- KISBALLA — KISBALLA [?]: Hogyan őrzik a Feriegyi repülőterek biztonságát? *Magyar Nemzet*, LI. évf. (1988) 168. sz. (július 15.) 6. p. HU ISSN 0133-185X
- KISIMRE — KISIMRE Ferenc: Repülőgéppel a verőfényes Adriára. *Délmagyarország*, XCII. évf. (2002) 187. sz. (augusztus 12.) 1., 3. p. HU ISSN 0133-025X
- KISS A. — KISS A. János: Az első repülőút: Békéscsaba–Budapest, 38 perc alatt. *Békés Megyei Népiújság*, XLIV. évf. (1989) 261. sz. (november 3.) 1., 3. p. HU ISSN 0133-0055

KLESZKY – KERÉKFFY	— KLESZKY Gyula – KERÉKFFY Gilbert: <i>Arday pénzügyi évkönyve, 1927.</i> (XLIII. évf.) 401 p.
KOBOLKA	— KOBOLKA István: Katonai gazdasági bűncselekmények alakulása az összsbűnözés tükrében. <i>Katonai Logisztika</i> , VI. (1998) 1. sz. 234–259. p. HU ISSN 1789-6398
KOC SIS	— KOC SIS Tamás: Gyilkosság után – béke vagy terror? <i>Tolnai Népiúság</i> , VI. évf. (1995) 283. sz. (december 2.) 2. p. HU ISSN 0865-9028
Kokain a kompresszorban.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kokain a kompresszorban. <i>Szabad Föld</i> , L. évf. (1994) 40. sz. 7. p. HU ISSN 1215-802X
Kokainfogás Ferihegyen.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kokainfogás Ferihegyen. <i>Petőfi Népe</i> , IL. évf. (1994) 308. sz. (december 31.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
Kokainnyelők.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kokainnyelők. <i>Új Dunántúli Napló</i> , XII. évf. (2001) 272. sz. (október 5.) 20. p. HU ISSN 0865-9133
KOLLEGA TARSOLY	— KOLLEGA TARSOLY István (főszerk.) <i>Magyarország a XX. században</i> . I. köt. Politika és társadalom, hadtörténet, jogalkotás. Szekszárd, 1996, Babits Kiadó. 492 p. HU ISBN 963-901-509-1
KOLOSZÁR	— KOLOSZÁR Béla: Budapest-Ferihegy. <i>Délmagyarország</i> , LI. évf. (1961) 307. sz. (december 31.) 5. p. (HU ISSN 0133-025X)
KOLUMBÁN	— KOLUMBÁN Tünde: Kiliti újra indít, s fogad. <i>Somogyi Hírlap</i> , XX. évf. (2009) 117. sz. (május 20.) 1., 3. p. HU ISSN 0865-9125
KONCZ	— KONCZ Károly: Először szállt le Malév-gép Kanadában. <i>Légiközlekedés</i> , XXII. évf. (1994) 13–14. sz. (augusztus 31) HU ISSN —
KOÓS: A drognyelők lebuknak.	— KOÓS Tamás: A drognyelők lebuknak. <i>Új Dunántúli Napló</i> , XIV. évf. (2003) 334. sz. (december 8.) 10. p. HU ISSN 0865-9133
KOÓS: A kábítószer keresztútján.	— KOÓS Tamás: A kábítószer keresztútján. <i>Új Dunántúli Napló</i> , XIV. évf. (2003) 135. sz. (május 19.) 12. p. HU ISSN 0865-9133
KOÓS: Drogcsempészkalauz vámosoknak.	— KOÓS Tamás: Drogcsempészkalauz vámosoknak. <i>Petőfi Népe</i> , LVII. évf. (2002) 262. sz. (november 11.) 9. p. HU ISSN 0133-235X
KOÓS: Gyomorban szállított kábítószer.	— KOÓS [Tamás]: Gyomorban szállított kábítószer. <i>Új Dunántúli Napló</i> , XV. évf. (2004) 85. sz. (március 27.) 12. p. HU ISSN 0865-9133
KOÓS: Határváros az ország közepén.	— KOÓS Tamás: Határváros az ország közepén. <i>Heves Megyei Hírlap</i> , XIII. évf. (2002) 116. sz. (május 20.) 7. p. HU ISSN 0865-9109
KOÓS: Nem tudták megvesztegetni.	— KOÓS Tamás: Nem tudták megvesztegetni. <i>Új Dunántúli Napló</i> , XIII. évf. (2002) 332. sz. (december 6.) 17. p. HU ISSN 0865-9133
KOÓS: Piros, zöld és kék folyosók.	— KOÓS Tamás: Piros, zöld és kék folyosók. <i>Békés Megyei Hírlap</i> , LIX. évf. (2004) 86. sz. (április 13.) 10. p. HU ISSN 1215-1068
KOÓS: Szabad kéz a kábítószer ellen.	— KOÓS Tamás: Szabad kéz a kábítószer ellen. <i>Békés Megyei Hírlap</i> , LVIII. évf. (2003) 235. sz. (október 8.) 10. p. HU ISSN 1215-1068
KOÓS: Újabb rekord a vámon.	— KOÓS Tamás: Újabb rekord a vámon. <i>Heves Megyei Hírlap</i> , XII. évf. (2001) 236. sz. (október 9.) 8. p. HU ISSN 0865-9109
KOÓS: Veszélyeztetett járatok.	— KOÓS Tamás: Veszélyeztetett járatok. Duplafalú bőrrönd, üreges likőrösüveg Ferihegyen. <i>Petőfi Népe</i> , LVII. évf. (2002) 198. sz. (augusztus 26.) 9. p. HU ISSN 0133-235X
Korpás hajú kokaincsempész.	— [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] Korpás hajú kokaincsempész. <i>Petőfi Népe</i> , L. évf. (1995) 221. sz. (szeptember 20.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
Korszerűsítették a vámelőírásokat.	— [A szerző ismertetése nélkül a <i>Frankfurter Rundschau</i> -tól átvett szerkesztőségi közlemény.] <i>Új Szó</i> , XXI. évf. (1968) 297. sz. (október 27.) 7. p. (CS ISSN 1335-7050)
Korszerűsítették a vámelőírásokat.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Korszerűsítették a vámelőírásokat. <i>Észak-Magyarország</i> , XXIX. évf. (1973) 100. sz. (április 30.) 2. p. (HU ISSN 0133-0357)
Korszerűsítik a vámelőírásokat.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Korszerűsítik a vámelőírásokat. A Vám- és Pénzügyőrség országos parancsnokságának tájékoztatója. <i>Dunántúli Napló</i> , XXX. évf. (1973) 108. sz. (április 30.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
KOVÁCS – PERGE	— KOVÁCS Réka – PERGE Orsolya: Megérkezett Bush. <i>Tolnai Népiúság</i> , XVII. évf. (2006) 144. sz. (június 22.) 1., 6. p. HU ISSN 0865-9028
KOVÁCS Adrienn	— KOVÁCS Adrienn: Zepelinek a légiposta szolgálatában. 186–205. p. In [szerkesztő(k) ismertetése nélkül.] <i>Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány Évkönyve, 2002</i> . Budapest, 2003, Antenna Hungária Magyar Műsorszóró és Rádióhírközlési Rt. Alapítványa – Magyar Posta Rt. – Magyar Távközlési Rt. – Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány. HU ISSN 1219-4689
KOVÁCS Iván	— KOVÁCS Iván: Akció, légi támogatással. <i>Határőr</i> , LV. évf. (2000) 22. sz. (november 6.) 25. p. HU ISSN 1419-5380

- KOVÁCS Jenő — KOVÁCS Jenő: Újra magyar földön a HA-LIG elrabolt utasai. 77–84. p. In KOVÁCS Jenő – SZABÓ József (szerk.): *Negyven év lapjai*. Budapest, 1987, BM Határőrség Politikai Csoportfőnökség. HU ISBN —
- KOVÁCS Péter — KOVÁCS Péter: *Nemzetközi közjog*. Budapest, 2011², Osiris Kiadó. 673 p. HU ISBN 978-963-27-6210-4 / Osiris Tankönyvek. HU ISSN 1218-9855/
- KOVÁCS Zoltán András — KOVÁCS Zoltán András: *A Szálasi-kormány Belügyminisztériuma. Rendvédelem, állambiztonság, közigazgatás a nyilas korszakban*. Bölcsészdoktori disszertáció, PTE BTK. Budapest, 2008, kézirat. 306 p.
Web: <http://www.idi.btk.pte.hu/dokumentumok/disszertaciok/kovacsoltanandrasphd.pdf> (megtekintés 2018.05.11. 22:30)
- KOVÁCSICS — KOVÁCSICS Iván (főszerk.): *Emlékkönyv a Vám- és Pénzügyőrség történetéről, 1867–2000*. [Budapest], s.a., Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága. 673 p. HU ISBN 978-963-27-6210-4 / Osiris Tankönyvek. HU ISSN 1218-9855/
- KÖ. – D. – VÁ.: Szviridov altábornagy elutazott Budapestről. — [*MTI* tudósítás] KÖ. – D. – VÁ.: Szviridov altábornagy elutazott Budapestről. *M. T. I.*, 1947. október 3-ai 19. sz. (10:40)
- KÓHALMI — KÓHALMI Zsolt: A Rendőrség és a Határőrség integrációja a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtéren. *Tanulmányok a „Határőrség és rendőrség – az integrált rendvédelem” című tudományos konferenciáról*. Pécs, 2007, Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja. 95–105. p. /Pécsi Határőr Tudományos Közlemények, HU ISSN 1589-1674, VII. köt./
- KÖMÜVES – KRISÁN – UGRÓ — KÖMÜVES József – KRISÁN Attila – UGRÓ Szilárd (szerk.): *A Határőrség évkönyve 1993-94*. [Budapest], [1994], Határőrség Országos Parancsnoksága. 142 p. HU ISBN —
- KÖVÁRI — KÖVÁRI László: 60 év – 626 repülőgép. *Aranyas*, I. rész: XI. évf. (2011) 7. sz. 18–21. p. ; II. rész: XI. évf. (2011) 8. sz. HU ISSN 1587-9380
- Közel négymilliárd tévénéző. — [*MTI* és TA SR közlemények.] Közel négymilliárd tévénéző. *Új Szó*, LIII. évf. (2000) 211. sz. (szeptember 13.) 19. p. SK ISSN 1335-7050
- Középeurópa legnagyobb, legkorszerűbb... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Középeurópa legnagyobb, legkorszerűbb és legbiztonságosabb repülőtere: Ferihegy. *Kis Újság*, IV. évf. (1950) 103. sz. (május 5.) 6. p.
- Közlekedési és Hírközlési Évkönyv, 1971. — *Közlekedési és Hírközlési Évkönyv, 1971*. Budapest, 1972, Központi Statisztikai Hivatal. /*Statisztikai Időszaki Közlemények*, 264. köt./
- Közvetlen légi összeköttetés 41 európai, közel-keleti és afrikai várossal. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Közvetlen légi összeköttetés 41 európai, közel-keleti és afrikai várossal. *Dunántúli Napló*, XXIV. évf. (1967) 75. sz. (március 30.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Közvetlen légijárat Budapest–New York között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Közvetlen légijárat Budapest–New York között. *Dunántúli Napló*, XXIII. évf. (1966) 81. sz. (április 6.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Kronfeld osztrák vitorlarepülő Budapestén. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kronfeld osztrák vitorlarepülő Budapestén. *Magyarország*, XL. évf. (1933) 157. sz. (július 14.) 1. p.
- KUBIK — KUBIK György: Az illegális migrációhoz kapcsolódó jogellenes cselekmények területi megoszlása 2004-ben. *Határőr*, VII. (LX.) évf. (2005) 2. sz. 5. p. HU ISSN 1419-5380
- KUN J. — KUN J. Viktória: Veszélyes lehet az interneten vett gyönyör. *Somogyi Hírlap*, XXIII. évf. (2012) 84. sz. (május 13.) 5. p. HU ISSN 0865-9125
- KUNÁR – MOYS — KUNÁR György – MOYS Péter: Repülőtéri csendőrség a két világháború között. *Magyar Repüléstörténeti Konferencia Közleményei*, XXXV. évf. (2010) 35. sz. 41–45. p. HU ISSN 1416-5287
- KUTLÁN: Gyereket akart csempészni. — KUTLÁN Edina: Gyereket akart csempészni. *Zsaru Rendőrségi Magazin*, XXVI. évf. (új folyam; 2017) 47. sz. 10. p. HU ISSN 1215-802X
- KUTLÁN: Közúton, vasúton, levegőben. — KUTLÁN Edina: Közúton, vasúton, levegőben. *Zsaru Rendőrségi Magazin*, XXVII. évf. (új folyam; 2018) 18. sz. (május 2.) HU ISSN 1215-802X
- Kutya szimatolta ki a kokaint. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kutya szimatolta ki a kokaint. *Nógrád Megyei Hírlap*, XXVI. évf. (2015) 18. sz. (január 23.) 6. p. HU ISSN 1215-9042
- Kuvaiti gyerekek Magyarországon. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Kuvaiti gyerekek Magyarországon. *Új Dunántúli Napló*, II. évf. (1991) 211. sz. (augusztus 3.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- Külföldi légi járatok Siófokra. — [Szerkesztőségi beszámoló. A szerző ismertetése nélkül.] Külföldi légi járatok Siófokra. *Somogyi Néplap*, XVII. évf. (1960) 76. sz. (március 30.) 6. p. (HU ISSN 0201-1336)
- Külföldi vöröskeresztes segély. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Külföldi vöröskeresztes segély. *Magyar Nemzet*, XIX. évf. (1956) 253. sz. (október 30.) 4. p.

- Külpolitikai adatok az 1931. évről. — [Szerkesztő(k) ismertetése nélkül.] *Külpolitikai adatok az 1931. évről*. Budapest, 1932, Magyar Királyi Külügyminisztérium. 92 p.
- Külügyminiszterek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Külügyminiszterek. (Jász-Nagykun-Szolnok megyei) Új Néplap*, IV. évf. (1993) 271. sz. (november 20.) 1. p. HU ISSN 0865-915X
- Külügyminiszterek találkozója. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Külügyminiszterek találkozója. Békés Megyei Hírlap*, III. évf. (1993) 271. sz. (november 20–21.) 4. p. HU ISSN 1215-1068
- KY.–HNÉ: Szmiszlov és Kotov orosz sakknagymesterek Budapestre érkeztek. — KY.–HNÉ: Szmiszlov és Kotov orosz sakknagymesterek Budapestre érkeztek. *Magyar Országos Tudósító*, XXIX. évf. (1947) augusztus 27., 11. kiadás (16:15). MNL MOL K. szekció 1947. augusztus
- KY.–HNÉ: Elutaztak a szovjetművészek. — KY.–HNÉ: Elutaztak a szovjetművészek. *Magyar Országos Tudósító*, XXIX. évf. (1947) szeptember 6., 11. kiadás (13:15). MNL MOL K. szekció 1947. szeptember
- MILDE — MILDE, Michael: *International air law and ICAO*. [Nemzetközi légi jog és az ICAO.] Utrecht, 2008, Eleven International Publishing. 352 p. NL ISBN 978-90-77596-54-8 /Essential air and space law. [Alapvető légi és űrjog.] 4. köt/
- KY.– HNÉ: Ortutay Gyula kultuszminiszter és kísérete... — [MOT közlemény] KY.– HNÉ: Ortutay Gyula kultuszminiszter és kísérete... *Magyar Országos Tudósító*, 1947. szeptember 24-ei 7. kiadás (12:30)
- KY. – M.: Ítélet a Weinréb ügyben. — KY. – M.: Ítélet a Weinréb ügyben. *Magyar Országos Tudósító*, XIII. évf. (1931) 237. sz. (október 19.). MNL MOL K. szekció 1931. október/2
- L. I. — L. I.: „A kormánygép tartozéka voltam”. *Petőfi Népe*, XLII. évf. (1987) 3. sz. (január 5.) 3. p. HU ISSN 0133-235X
- L. I. Brezsnyev tárgyalásai Budapesten és Szófiában. — L. I. Brezsnyev tárgyalásai Budapesten és Szófiában. *Petőfi Népe*, XXVI. évf. (1971) 228. sz. (szeptember 28.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- LÁ – VV — [MTI tudósítás] LÁ – VV: [cím nélkül, Budapest folyton növekvő légi-forgalma...] *M. T. I.*, 1940. augusztus 26-ai 19. sz. (17:25)
- LANGLEY — LANGLEY, M.: Towards Australia. The Dutch Make a Good Start. [Ausztrália felé. A hollandok jól kezdtek.] *Flight, The aircraft engineer and airhips*, XXIII. évf. (1931) 2. (1150.) sz. (január 9.) 36–39. p.
- LÁSZLÓ: Emléklappal, munka nélkül. — LÁSZLÓ ? : Emléklappal, munka nélkül. *Kurír*, V. évf. (1994) 220. sz. 5. p. HU ISSN 0865-9001
- LÁSZLÓ Erzsébet — LÁSZLÓ Erzsébet: Letette névjegyét az ezerarcú Indonézia. *Békés Megyei Hírlap*, XLIX. évf. (1994) 222. sz. (szeptember 20.) 1–2. p. HU ISSN 1215-1068
- LÁSZLÓ Miklós — LÁSZLÓ Miklós: Ma délelőtt a légi pályaudvaron. *Esti Hírlap*, VII. évf. (1962) 134. sz. (június 9.) 1. p.
- LATHAM — LATHAM, John J.: *Magyar légiposta – Magyarországi repülőjáratok, 1896–1978*. Budapest, 1979, Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége. 111 p. HU ISBN –
- Látogatás az épülő repülővárosban, Ferihegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Látogatás az épülő repülővárosban, Ferihegyen. *Szentesi Napló*, XXIV. évf. (1942) 127. sz. (június 7.) 6. p.
- LÁZÁR — LÁZÁR Ildikó: Kétmilliárd forint reptérfejlesztésre. *Új Dunántúli Napló*, XIV. évf. (2003) 137. sz. (május 21.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- Lázár György elutazott Japánból. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Lázár György elutazott Japánból. *Békés Megyei Népuság*, XL. évf. (1985) 286. sz. (szeptember 21.) 1. p. HU ISSN 0133-0055
- Le voyage aérien. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Le voyage aérien. [A légi utazás.] *Le Petit Journal*, XIV. évf. (1876) 4997. sz. (augusztus 31.) 3. p.
- LEARMONTH – NASH – CLUETT: *The First Croydon Airport, 1915–1928*. — LEARMONTH, Bob – NASH, Joanna – CLUETT, Douglas (szerk.): *The First Croydon Airport, 1915–1928*. Sutton, 1977, Sutton Libraries and Arts Services. 88 p. UK ISBN 0-950-3224-3-1
- Lebukott a gyíkcsempész férfi. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Lebukott a gyíkcsempész férfi. *Hírlap*, IV. évf. (2006) 75. sz. (április 18.) 8. p. HU ISSN 1785-0592
- Lebukott a rádiócsempész. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Lebukott a rádiócsempész. *Petőfi Népe*, XLIX. évf. (1994) 38. sz. (február 15.) 16. p. HU ISSN 0133-235X
- Léghajósok útja. — [A szerkesztőség bécsi tudósítójának beszámolója.] Léghajósok útja. *Budapesti Hírlap*, XXII. évf. (1902) 9. sz. (január 10.) 9. p.
- Légi forgalmunk. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Légi forgalmunk. *Dél-magyarország*, LXIX. évf. (1969) 57. sz. (március 9.) 1. p. (HU ISSN 0133-025X)
- Légi járat Zürich és Sármellék között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Légi járat Zürich és Sármellék között. *Petőfi Népe*, III. évf. (1993) 119. sz. (május 24.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Légi összeköttetés Nagykanizsa és Budapest között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Légi összeköttetés Nagykanizsa és Budapest között. *Balatonvidék*, XX. évf. (1916) 31. sz. (július 30.) 3. p.

- Légihídon a Balatonra. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Légihídon a Balatonra. *Somogyi Hírlap*, XVI. évf. (2005) 154. sz. (július 4.) 4. p. HU ISSN 0865-9125
- Légijárat Budapest és Kairó közt. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Légijárat Budapest és Kairó közt. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 226. sz. (augusztus 19.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- Légijárat Grazba. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Légijárat Grazba. *Új Dunántúli Napló*, III. évf. (1992) 131. sz. (május 13.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- Légijárat változatlan áron. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Légijárat változatlan áron. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1995) 221. sz. (augusztus 12.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- Légiközlekedés. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Légiközlekedés. *Magyar Szárnyak*, VII. évf. (1944) 8. sz. (április 15.) 25–26. p.
- Légtérsértés. (1993) — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Légtérsértés. Szlovák MIG-ek. *Heves Megyei Hírlap*, IV. évf. (1993) 99. sz. (április 29.) 1. p. HU ISSN 0865-9109
- LELOVICS — LELOVICS [Ottó]: A VIII. pártkongresszus tiszteletére. *A Hazáért*, XVII. évf. (1962) 16. sz. (április 18.) 6. p.
- LELOVICS – BALOGH — LELOVICS Ottó – BALOGH Dezső: Együtt a munkában. *A Hazáért*, XVII. évf. (1962) 40. sz. (október 3.) 12–13. p.
- LÉNÁRT — LÉNÁRT Attila: Feriegyen figyelik a gorillákat. *Népszava*, CXX. évf. (1992) 278. sz. (november 25.) 4. p. HU ISSN 0133-1701
- LENGYEL — LENGYEL Tibor: Kutatás helikopterrel. 382–390. p. In KOVÁCS Jenő – SZABÓ József (szerk.): *Negyven év lapjai*. Budapest, 1987, BM Határőrség Politikai Csoportfőnökség. HU ISBN —
- Lengyel gépeltérítés. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Lengyel gépeltérítés. *Dolgozók Lapja*, XXXVII. évf. (1982) 200. sz. (augusztus 27.) 2. p. HU ISSN 0133-140X
- Lengyel repülők között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi riport.] Lengyel repülők között. *Repülés*, V. évf. (1952) 13. sz. (július 10.) 14. p.
- Lengyel-etióp tárgyalások. — Lengyel-etióp tárgyalások. *Petőfi Népe*, XIX. évf. (1964) 221. sz. (szeptember 20.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Leszerelték a hőkamerákat. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Leszerelték a hőkamerákat. *Petőfi Népe*, LXIV. évf. (2009) 135. sz. (június 11.) 9. p. HU ISSN 0133-235X
- Levelező csempészek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Levelező csempészek. *Petőfi Népe*, LI. évf. (1996) 219. sz. (szeptember 19.) 1. p.
- Libanoni anziksz. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Libanoni anziksz. *Dolgozók Lapja*, XXVI. évf. (1971) 126. sz. (május 30.) 3. p. (HU ISSN 0133-140X)
- LINDSEY — LINDSEY, Robert [HAUSER, Edward fényképfelvételével]: Airports Start Thorough Screening of All Passengers. [A repülőterek elkezdtek valamennyi utas alapos átvilágítását.] *The New York Times*, CXXIII. évf. (1973) 6. sz. (január 6.) 1. p.
- LISZKAY-WEISEL — LISZKAY-WEISEL László: ...a leláncolt Turulmadár... *Szózat*, VII. évf. (1925) 200. sz. (szeptember 6.) 7. p.
- LOIS — LOIS, Paul: Long Lines at Customs May Soon Be History. [A vám előtti hosszú sorok hamarosan történelem lehet.] *Computerworld*, XV. évf. (1981) 27. sz. (július 6.) 12. p. US ISSN 0010-4841
- London-Batavia. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] London-Batavia. *Flight*, XXXVII. évf. (1940) 1623. sz. (február 1.) 96. p.
- Long Flights in Austria. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Long Flights in Austria. [Hosszú repülések Ausztriában.] *Flight*, V. évf. (1913) 43. (252.) sz. (október 25.) 1177. p.
- LÓRÁNT — LÓRÁNT László Endre: 850 kilométeres sebességgel... *Esti Hírlap*, II. évf. (1957) 240. sz. (október 13.) (HU ISSN 1589-4606)
- Losonczi Pál a Koreai NDK-ba utazott. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál a Koreai NDK-ba utazott. *Dunántúli Napló*, XXVIII. évf. (1971) 216. sz. (szeptember 14.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Losonczi Pál Afrikába utazott. (1970) — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Afrikába utazott. *Petőfi Népe*, XXV. évf. (1970) 196. sz. (augusztus 22.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál Afrikába utazott. (1980) — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Afrikába utazott. *Békés Megyei Népujság*, XXXV. évf. (1980) 213. sz. (szeptember 11.) 1. p. HU ISSN 0133-0055
- Losonczi Pál afrikai útra indul. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál afrikai útra indul. *Petőfi Népe*, XL. évf. (1985) 222. sz. (szeptember 27.) 2. p. HU ISSN 0133-235X

- Losonczi Pál befejezte afrikai körútját. — [*MTI közlemény.*] Losonczi Pál befejezte afrikai körútját. Aláírták a magyar-kongói egyezményt. *Békés Megyei Népiújság*, XXVI. évf. (1971) 294. sz. (december 14.) 1. p. HU ISSN 0133-0055
- Losonczi Pál Bombayba látogatott. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Bombayba látogatott. *Dolgozók Lapja*, XXIV. évf. (1969) 265. sz. (november 15.) 1. p. HU ISSN 0133-140X
- Losonczi Pál Conakryba érkezett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Conakryba érkezett. *Dunántúli Napló*, XLII. évf. (1985) 266. sz. (szeptember 27.) 1. p. HU ISSN 0133-2007
- Losonczi Pál Délkelet-Ázsiába utazott. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Délkelet-Ázsiába utazott. *Szolnok Megyei Néplap*, XXXIII. évf. (1982) 140. sz. (június 17.) 1. p. HU ISSN 0133-0756
- Losonczi Pál Ecuadorban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Losonczi Pál Ecuadorban. *Dunántúli Napló*, XXXIV. évf. (1977) 314. sz. (november 15.) 1. p. HU ISSN 0133-2007
- Losonczi Pál Guineában. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Guineában. *Békés Megyei Népiújság*, XXVI. évf. (1971) 286. sz. (december 4.) 2. p. HU ISSN 0133-0055
- Losonczi Pál Hanoiiban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Hanoiiban. *Szolnok Megyei Néplap*, XXXV. évf. (1984) 272. sz. (november 20.) 1. p. HU ISSN 0133-0055
- Losonczi Pál Helsinkiben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Losonczi Pál Helsinkiben. Megkezdődtek a finn–magyar tárgyalások. *Dunántúli Napló*, XXVIII. évf. (1971) 198. sz. (augusztus 24.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Losonczi Pál hazaérkezett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál hazaérkezett. *Petőfi Népe*, XXX. évf. (1975) 260. sz. (november 5.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál hazaérkezett Afganisztánból. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál hazaérkezett Afganisztánból. *Dolgozók Lapja*, XXX. évf. (1977) 246. sz. (október 19.) 1. p. HU ISSN 0133-140X
- Losonczi Pál hazaérkezett Indiából. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál hazaérkezett Indiából. *Petőfi Népe*, XXXI. évf. (1976) 295. sz. (december 14.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál hazaérkezett Nigériából. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál hazaérkezett Nigériából. *Békés Megyei Népiújság*, XLI. évf. (1986) 286. sz. (április 25.) 1. p. HU ISSN 0133-0055
- Losonczi Pál hazaindult Manilából. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál hazaindult Manilából. *Szolnok Megyei Néplap*, XXXIII. évf. (1982) 148. sz. (június 26.) 2. p. HU ISSN 0133-0756
- Losonczi Pál Ho Si Minh-városban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Ho Si Minh-városban. *Szolnok Megyei Néplap*, XXXV. évf. (1984) 275. sz. (november 23.) 1–2. p. HU ISSN 0133-0756
- Losonczi Pál Indiába utazott. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Indiába utazott. *Dolgozók Lapja*, XXIV. évf. (1969) 261. sz. (november 11.) 1. p. HU ISSN 0133-140X
- Losonczi Pál indiai körúton. — KÖVES Tibor: Losonczi Pál indiai körúton. Gyárlátogatás Bangaloreban. *Petőfi Népe*, XXXI. évf. (1976) 292. sz. (december 10.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál Indonéziába érkezett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Indonéziába érkezett. *Szolnok Megyei Néplap*, XXXV. évf. (1984) 267. sz. (november 14.) 1. p. HU ISSN 0133-0756
- Losonczi Pál Kairóba érkezett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Kairóba érkezett. *Petőfi Népe*, XXV. évf. (1970) 201. sz. (augusztus 28.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál Kambodzsa-ban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Kambodzsa-ban. *Szolnok Megyei Néplap*, XXXV. évf. (1984) 276. sz. (november 24.) 1. p. HU ISSN 0133-0756
- Losonczi Pál Kongóba érkezett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Kongóba érkezett. *Békés Megyei Népiújság*, XXVI. évf. (1971) 290. sz. (december 9.) 2. p. HU ISSN 0133-0055
- Losonczi Pál Laoszba érkezett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Laoszba érkezett. *Szolnok Megyei Néplap*, XXXV. évf. (1984) 278. sz. (november 27.) 1–2. p. HU ISSN 0133-0756

- Losonczi Pál ma érkezik Szomáliába. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Losonczi Pál ma érkezik Szomáliába. *Déli Hírlap*, VII. évf. (1975) 252. sz. (október 27.) 1. p. HU ISSN 0133-0209
- Losonczi Pál ma hazaérkezik. — FEHÉR Péter: Losonczi Pál ma hazaérkezik. *Petőfi Népe*, XXXII. évf. (1977) 271. sz. (november 18.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál ma utazik tovább Tanzániából. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál ma utazik tovább Tanzániából. *Petőfi Népe*, XXV. évf. (1970) 200. sz. (augusztus 27.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál megérkezett Indiába. — KÖVES Tibor: Losonczi Pál megérkezett Indiába. *Petőfi Népe*, XXXI. évf. (1976) 290. sz. (december 8.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál megérkezett az afgán fővárosba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál megérkezett az afgán fővárosba. *Dolgozók Lapja*, XXX. évf. (1977) 244. sz. (október 15.) 1. p. HU ISSN 0133-140X
- Losonczi Pál Mexikóba érkezett. — FEHÉR Péter: Losonczi Pál Mexikóba érkezett. *Petőfi Népe*, XXXII. évf. (1977) 265. sz. (november 11.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál repülőútja. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál repülőútja. *Petőfi Népe*, XXVI. évf. (1971) 217. sz. (szeptember 15.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál tegnap Délkelet-Ázsiába utazott. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál tegnap Délkelet-Ázsiába utazott. *Szolnok Megyei Néplap*, XXXV. évf. (1984) 266. sz. (november 13.) 1. p. HU ISSN 0133-0756
- Losonczi Pál Újdelhiben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Újdelhiben. *Dunántúli Napló*, XXVI. évf. (1969) 262. sz. (november 12.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Losonczi Pál útjának második állomásán. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál útjának második állomásán. *Petőfi Népe*, XXV. évf. (1970) 198. sz. (augusztus 25.) 1–2. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi Pál vidéki körúton Algériában. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Losonczi Pál vidéki körúton Algériában. *Szolnok Megyei Néplap*, XXII. évf. (1971) 284. sz. (december 2.) 1. p. (HU ISSN 0133-0756)
- Losonczi Pál Zimbabwébe érkezett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi Pál Zimbabwébe érkezett. *Petőfi Népe*, XL. évf. (1985) 230. sz. (október 1.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Losonczi–Podgornij megbeszélés. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Losonczi–Podgornij megbeszélés. *Petőfi Népe*, XXVI. évf. (1971) 224. sz. (szeptember 23.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- LOVAS — LOVAS Márton: Új repülőgéptípusok a Malév terveiben. *Figyelő*, II. évf. (1958) 24. sz. (június 17.) 1–2. p.
- LÓDI — LÓDI Ferenc: Vámvizsgálat! Látogatás a rőszkei vámkezelőségen. *Délmagyarország*, XIV. évf. (1958) 37. sz. (február 13.) 3. p. (HU ISSN 0133-025X)
- LŐRINCZ — LŐRINCZ Aranka: Az állampolgárságtól való megfosztás mint biztonsági eszköz. 319–334. p. In GAÁL Gyula – HAUTZINGER Zoltán: *Pécsi Határőr Tudományos Közlemények*, XIII. köt. Pécs, 2012, Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja. HU ISSN 1589-1674
- LSD-bélyegek a repülőtéren. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] LSD-bélyegek a repülőtéren. *Petőfi Népe*, LIV. évf. (1999) 145. sz. (június 24.) 3. p. HU ISSN 0133-235X
- M. Dubonnet Beats the Balloon Record. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] M. Dubonnet Beats the Balloon Record. *Flight*, IV. évf. (1912) 3. (160.) sz. (január 20.) 64. p.
- M. E. — M. E.: A Franco-Roumaine légi forgalmi társaság megnyitó ünnepélye. *Aéro*, IX. évf. (1922) 9. sz. (május 15.) 90. p.
- M. I. Gy. — M. I. Gy.: Új járat Lusakáig. *Magyar Hírlap*, X. évf. (1977) 213. sz. (szeptember 10.) 7. p. HU ISSN 0133-1906
- M. L. — M. L.: Csúcsforgalom a légi fuvarozásban. *Népszabadság*, XXIV. évf. (1966) 152. sz. (június 29.) 9. p. (HU ISSN 0133-1752)
- M. T. — M. T.: Egyszerűsítik a vámvizsgálatot. *Népszava*, C. évf. (1972) 163. sz. (július 13.) 5. p. HU ISSN 1418-1649
- Ma érkezik Budapestre I. Hailé Szelasszié, Etiópia császára. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ma érkezik Budapestre I. Hailé Szelasszié, Etiópia császára. *Petőfi Népe*, XIX. évf. (1964) 221. sz. (szeptember 20.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Ma érkezik haza a Fock Jenő vezette küldöttség. — [*MTI* közlemény.] Ma érkezik haza a Fock Jenő vezette küldöttség. *Petőfi Népe*, XXVII. évf. (1972) 35. sz. (február 11.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Ma indult egy repülőgép Mátyásföldről Párisba és ... — [A *Magyarország* tudósítójától, a szerző megnevezése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Ma indult egy repülőgép Mátyásföldről Párisba és délen érkezett Párisból Budapestre. *Magyarország*, XXIX. évf. (1922) 99. sz. (május 3.) 9. p.

- Ma reggel hétkor indult Parisba az első repülőgép. — [Az *Est* tudósítójától, a szerző megnevezése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Ma reggel hétkor indult Parisba az első repülőgép. Az *Est*, XIII. évf. (1922) 99. sz. (május 3.) 8. p.
- MA.: Ítélet az utlevélhamisítási bűnügyben. — MA.: Ítélet az utlevélhamisítási bűnügyben. *Magyar Országos Tudósító*, XXI. évf. (1939) 126. sz. (június 1.) 4. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1939. június/1
- MA.: Kuriai ítélet egy utlevélhamisítási bűnügyben. — MA.: Kuriai ítélet egy utlevélhamisítási bűnügyben. *Magyar Országos Tudósító*, XXII. évf. (1940) 227. sz. (augusztus 24.) 2. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1940. augusztus/2
- MA.: Pengőkijánlásért letartóztattak egy álitólagos belga faárugyárost. — MA.: Pengőkijánlásért letartóztattak egy álitólagos belga faárugyárost. *Magyar Országos Tudósító*, XXI. évf. (1939) 69. sz. (március 24.) 2. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1939. március/2
- MA.: Valutakihágásért 1400 pengő pénzbüntetésre ítélték egy belga gyárost. — MA.: Valutakihágásért 1400 pengő pénzbüntetésre ítélték egy belga gyárost. *Magyar Országos Tudósító*, XXI. évf. (1939) 118. sz. (május 23.) 4. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1939. május/2
- MA. – SY.: A Weinréb ügy a törvényszék előtt. — MA. – SY.: A Weinréb ügy a törvényszék előtt. *Magyar Országos Tudósító*, XIII. évf. (1931) 225. sz. (október 5.). MNL MOL K. szekció 1931. október/1
- Ma reggel elutazott Helsinkibe a magyar... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Ma reggel elutazott Helsinkibe a magyar versenyzők első csoportja. *Esti Budapest*, I. évf. (1952) 81. sz. (július 8.) 6. p.
- Magukra maradtak a vidéki repterek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Magukra maradtak a vidéki repterek. *Petőfi Népe*, LIX. évf. (2004) 77. sz. (április 1.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- Magyar Külpolitikai Évkönyv. 1973.* — BOBVOS György – GYOVAI Gyula – PETROVAY István (szerk.): *Magyar Külpolitikai Évkönyv. 1973. A Magyar Népköztársaság külpolitikai kapcsolatai és külpolitikai tevékenysége.* Budapest, 1975, Külügyminisztérium – Kossuth Könyvkiadó. 288 p. ISSN 0541-9220
- Magyar Külpolitikai Évkönyv. 1986.* — BÉNYI József et al. (szerk.): *Magyar Külpolitikai Évkönyv. 1986. A Magyar Népköztársaság külpolitikai kapcsolatai és külpolitikai tevékenysége.* Budapest, 1986, Külügyminisztérium. 484 p. ISSN 0541-9220
- Magyar repülőgép balesete. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Magyar repülőgép balesete. *Dunántúli Napló*, XXXVIII. évf. (1981) 185. sz. (július 8.) 1. p. HU ISSN 0133-2007
- Magyar repülőgép szerencsétlensége. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Magyar repülőgép szerencsétlensége. *Dunántúli Napló*, XXVIII. évf. (1971) 204. sz. (augusztus 31.) 5. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Magyar sárkányrepülést vettek őrizetbe Ukrajnában. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Magyar sárkányrepülést vettek őrizetbe Ukrajnában. *Somogyi Hírlap*, XIX. évf. (2008) 157. sz. (július 7.) 8. p. HU ISSN 0865-9125
- Magyar segély Afganisztánnak. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Magyar segély Afganisztánnak. *Pest Megyei Hírlap*, XXVI. évf. (1982) 247. sz. (október 21.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Magyar segély Albániának. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Magyar segély Albániának. *Petőfi Népe*, LIV. évf. (1999) 81. sz. (április 8.) 4. p. HU ISSN 0133-235X
- Magyar Statisztikai Évkönyv, 2001.* — *Magyar Statisztikai Évkönyv, 2001.* Budapest, 2002, Központi Statisztikai Hivatal. HU ISSN 1215-7864
- Magyar Statisztikai Évkönyv, 2006.* — *Magyar Statisztikai Évkönyv, 2006.* Budapest, 2007, Központi Statisztikai Hivatal. 493 p. HU ISSN 1215-7864
- Magyar Statisztikai Évkönyv, 2008.* — *Magyar Statisztikai Évkönyv, 2008.* Budapest, 2009, Központi Statisztikai Hivatal. 500 p. HU ISSN 1215-7864
- Magyar Statisztikai Évkönyv, 2010.* — *Magyar Statisztikai Évkönyv, 2010.* Budapest, 2011, Központi Statisztikai Hivatal. 512 p. HU ISSN 1215-7864
- Magyar Statisztikai Évkönyv, 2013.* — *Magyar Statisztikai Évkönyv, 2013.* Budapest, 2014, Központi Statisztikai Hivatal. 520 p. HU ISSN 1215-7864
- Magyar tiltakozás az osztrák nagykövethél. — [*MTI* közlemény.] Magyar tiltakozás az osztrák nagykövethél. *Somogyi Néplap*, XXIV. évf. (1967) 122. sz. (május 25.) 2. p. HU ISSN 0201-1336
- Magyar űrhajós a kozmoszban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Magyar űrhajós a kozmoszban. *Petőfi Népe*, XXXV. évf. (1980) 122. sz. (május 27.) 1–2. p. HU ISSN 0133-235X
- Magyar vadászipilóták sikere Angliában. — [*MTI* közlemény.] Magyar vadászipilóták sikere Angliában. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 204. sz. (július 28.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Magyar-jugoszláv légi határkapuk. — [A *M. Kir. Légügyi Hivatal* 1932. április 21-ei rendeletének összefoglalása.] Magyar-jugoszláv légi határkapuk. *Aviatika*, VIII. sz. (1932) 5–6. sz.

- Magyarországon a lefoglalt Munkácsy. — [*A Független Hírügynökség* közleménye.] Magyarországon a lefoglalt Munkácsy. *Észak-Magyarország*, LXIII. évf. (2007) 184. sz. (augusztus 8.) 1. p. HU ISSN 0133-0357
- MALERT 1940 Statisztika. — MALERT 1940 Statisztika. [Budapest], [1941], [MALERT]. [8] p. KMM Könyvtár C6103
- (MALÉV) 1968. évi beszámoló. — (MALÉV) 1968. évi beszámoló. Kézirat. [1969] 24 p. KMM Könyvtár C5290
- Malév charterek Japánba. — Malév charterek Japánba. *Légiközlekedés*, XXI. évf. (1993) 12. sz. (szeptember 6) 1. p. HU ISSN —
- MALÉV hirdetése 1994.05.25. — [*A MALÉV Dél-dunántúli Területi Igazgatóságának hirdetése.*] *Új Dunántúli Napló*, V. évf. (1994) 142. sz. (május 25.) 16. p. HU ISSN 0865-9133
- MALÉV hirdetése 1995.03.09. — [*A MALÉV Dél-dunántúli Területi Igazgatóságának hirdetése.*] *Új Dunántúli Napló*, VI. évf. (1995) 67. sz. (március 9.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- MALÉV hirdetése 1995.04.01. — [*A MALÉV hirdetése.*] *Új Dunántúli Napló*, VI. évf. (1995) 89. sz. (április 1.) 11. p. HU ISSN 0865-9133
- MALÉV hirdetése 1998.05.23. — [*A MALÉV hirdetése.*] *Új Dunántúli Napló*, IX. évf. (1998) 140. sz. (május 23.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- MALÉV hirdetése 1999.03.22. — [*A MALÉV hirdetése.*] *Új Dunántúli Napló*, X. évf. (1999) 80. sz. (március 22.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- MALÉV-járat. — [*A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.*] MALÉV-járat. *Dunántúli Napló*, XXXIX. évf. (1982) 277. sz. (október 9.) 12. p. HU ISSN 0133-2007
- Malév-járatok a Közel-Keletre. — [*A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.*] Malév-járatok a Közel-Keletre. *Heves Megyei Hírlap*, II. évf. (1991) 49. sz. (február 27.) 1. p. HU ISSN 0865-9109
- Malév menetrend. — [*A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.*] Malév menetrend. *Új Néplap*, IV. évf. (1993) 298. sz. (november 1.) 7. p. HU ISSN 0865-915X
- Malev replaces Tu-134s. — [*A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.*] Malev replaces Tu-134s. [Malév leváltja a Tu-134-eseket.] *Flight International*, CXL. évf. (1991) 4295. sz. 9. p. UK ISSN 0015-3710
- Malév-tájékoztató. — [*MTI közlemény.*] Malév-tájékoztató. *Petőfi Népe*, XLVI. évf. (1991) 20. sz. (január 24.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- Malév téli menetrend. — [*A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.*] Malév téli menetrend. *Észak-Magyarország*, XLVII. évf. (1991) 251. sz. (október 26.) 16. p. HU ISSN 0133-0357
- MÁLNAI — MÁLNAI László: Nagy-Budapest általános rendezési terve. *Új Építészet*, III. évf. (1948) 8. sz. 279–301. p.
- МАРАЕВ: Рабоче-Крестянский Красный Воздушный Флот Украины. [MARAJEV, Rosztiszláv: Ukrajna Munkás-Paraszt Vörös Légi Flottája.] *АэроХобби*, III. évf. (1994) 1. sz. 16–18. p. UA ISSN 2304-1501
- Március 6-tól újra megindul... — [*A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.*] Megindult Március 6-tól újra megindul a légi forgalom Pécsre, Zalaegerszegré és Szombathelyre. *Népszabadság*, XXV. évf. (1967) 51. sz. (március 4.) 13. p. (HU ISSN 0133-1752)
- MARION — MARION, Fulgence: *Wonderful Balloon Ascents; or, the Conquest of the Skies. A History of Balloons and Balloon Voyages.* [Csodálatos ballon felszállások, avagy az egek meghódítása. A léggömbök és ballon utazások története.] London, [1870], Cassell Petter & Galpin. 224 p.
- MARKOVICS — MARKOVICS Ferenc: Repülőgéptolvajok. 183–188. p. In KOVÁCS Jenő – SZABÓ József (szerk.): *Negyven év lapjai.* Budapest, 1987, BM Határőrség Politikai Csoportfőnökség. HU ISBN —
- Márkus Emilia leánya át akarja repülni az óceánt. — [*A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.*] Márkus Emilia leánya át akarja repülni az óceánt. *Prágai Magyar Hírlap*, VII. évf. (1928) 219. (1846.) sz. (szeptember 25.) 5. p.
- MARTINKÓ József — MARTINKÓ József: Requiem for an aircraft type family: the MiG era in Hungary. [Rekviem egy repülőgép típuscsaládról: a MiG-korszak Magyarországon.] *Academic and Applied Research in Military and Public Management Science (AARMS)*, VII. évf. (2008) 4. sz. 755–760. p. HU ISSN 2064-0021
- MARTINKÓ Károly: Axel és Bütyök Ferihegyről. — MARTINKÓ Károly: Axel és Bütyök Ferihegyről. *Szabad Föld*, XXXV. évf. (1979) 38. sz. (szeptember 23.) 24. p. HU ISSN 0133-0950
- MARTINKÓ Károly: Már várták... — MARTINKÓ Károly: Már várták... Hasis a dupla fenekű bördöndben. *Délmagyarország*, LXI. évf. (1971) 298. sz. (december 18.) 4. p. (HU ISSN 0133-025X)
- MASSÁNY — MASSÁNY Ernő: A Bécs–Budapesti repülőverseny. *Vasárnapi Újság*, LVIII. évf. (1911) 27. sz. (július 2.) 504–542. p.
- MASZOVLET hirdetése 1948. július. — [*A MASZOVLET hirdetése.*] *Dunántúli Napló*, V. évf. (1948) 173. sz. (július 31.) 4. p.

- Megérkezett a Boeing 707-es. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megérkezett a Boeing 707-es. *Légiközlekedés*, XVIII. évf. (1990) 6. sz. (március 27.) 1. p. HU ISSN —
- Megérkezett a szovjet küldöttség a Szakszervezeti... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Megérkezett a szovjet küldöttség a Szakszervezeti Világszövetség budapesti tanácskozásaira. *Friss Ujság*, LV. évf. (1950) 106. sz. (május 9.) 1–2. p.
- Megérkezett az olasz labdarúgó B-válogatott. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Megérkezett az olasz labdarúgó B-válogatott. *Népsport*, XV. évf. (1959) 245. sz. (november 27.) 1. p.
- Megérkezett az új 767-es. — [Szerkesztőségi beszámoló.] Megérkezett az új 767-es. *Légiközlekedés*, XXVIII. évf. (2000) 9. sz. 1., 12–14. p. HU ISSN —
- Megérkezett Budapestre a Kínai Népköztársaság kormányküldöttsége. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Megérkezett Budapestre a Kínai Népköztársaság kormányküldöttsége. *Dunántúli Napló*, XIV. évf. (1957) 14. sz. (január 17.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Megérkezett Budapestre a Német Demokratikus Köztársaság kormányküldöttsége. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megérkezett Budapestre a Német Demokratikus Köztársaság kormányküldöttsége. *Bácskiskunmegyei Népiújság*, V. évf. (1950) 101. sz. (június 25.) 1–2. p. HU ISSN —
- Megérkezett Budapestre az első menetrendszerű holland repülőgép. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Megérkezett Budapestre az első menetrendszerű holland repülőgép. *Magyar Nemzet*, XII. évf. (1956) 147. sz. (június 23.) 4. p. (HU ISSN 0133-185X)
- Megérkezett Feriegyre a KLM új óriásgépe. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megérkezett Feriegyre a KLM új óriásgépe. *Magyar Nemzet*, XV. évf. (1959) 291. sz. (december 11.) 6. p. (HU ISSN 0133-185X)
- Megérkezett hazánkba a szovjet párt- és kormányküldöttség. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megérkezett hazánkba a szovjet párt- és kormányküldöttség. Többtízrezes tömeg lelkesen fogadta szeretett vendégeinket a Feriegyi repülőtéren. *Petőfi Népe*, III. évf. (1958) 79. sz. (április 3.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Megérkezett hazánkba Ho Si Minh elvtárs. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megérkezett hazánkba Ho Si Minh elvtárs. *Tolna Megyei Népiújság*, II. évf. (1957) 180. sz. (augusztus 2.) 1–2. p. HU ISSN 0133-0551
- Megérkeztek vendégeink a III. magyar- finn barátsági hétre. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megérkeztek vendégeink a III. magyar- finn barátsági hétre. *Békes Megyei Népiújság*, XXVIII. évf. (1973) 157. sz. (július 7.) 2. p. HU ISSN 0133-0055
- Megindul a légi közlekedés a külfölddel. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Megindul a légi közlekedés a külfölddel. *Tolna Megyei Népiújság*, XIII. évf. (1956) 300. sz. (december 21.) 2. p. HU ISSN 0133-0551
- Megindulhat a légi közlekedés Budapest és Belgrád között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megindulhat a légi közlekedés Budapest és Belgrád között. *Új Kelet*, II. évf. (1995) 36. sz. (február 11.) 2. p. HU ISSN 1217-9914
- Megindult a Bratislava–Budapest közötti légijárat. — [Československá tisková kancelář (ČTK) közlemény.] Megindult a Bratislava–Budapest közötti légijárat. *Új Szó*, X. évf. (1957) 154. sz. (június 4.) 2. p. (CS ISSN 1335-7050)
- Megindult a forgalom Feriegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megindult a forgalom Feriegyen. *Magyar Hírlap*, X. évf. (1977) 264. sz. (november 10.) 8. p. HU ISSN 0133-1906
- Megindult a Lufthansa balkáni légijárata. — [MTI közlemény.] Megindult a Lufthansa balkáni légijárata. *Nyírávidék Szabolcsi Hírlap*, IX. évf. (1941) 83. sz. (április 11.) 2. p.
- Megindult a repülőgépjárat Budapest Páris között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Megindult a repülőgépjárat Budapest Páris között. *Kecskemét és Vidéke*, III. évf. (1922) 100. sz. (május 4.) 3. p.
- Megjött az easyJet is. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megjött az easyJet is. *Új Szó*, LVII. évf. (2004) 100. sz. (április 30.) 15. p. SK ISSN 1335-7050
- Megjött Dacourt! — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megjött Dacourt! *Dél-magyarország*, II. évf. (1913) 256. sz. (november 4.) 8. p.
- Megkezdődött a légi utazás Budapest és Páris között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Megkezdődött a légi utazás Budapest és Páris között. *Kis Ujság*, XXXV. évf. (1922) 99. sz. (május 2.) 6. p.
- Megkezdődtek a magyar-ghanai tárgyalások. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megkezdődtek a magyar-ghanai tárgyalások. *Petőfi Népe*, XVI. évf. (1961) 177. sz. (július 29.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Megnyílt az új utastér. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megnyílt az új utastér. *Népszava*, CV. évf. (1977) 21. sz. (január 26.) 8. p. HU ISSN 0133-1701
- Megnyitják a kiliti repülőteret. — Megnyitják a kiliti repülőteret. *Somogyi Néplap*, XLV. évf. (1989) 102. sz. (május 3.) 1. p. HU ISSN 0201-1336
- Megszegte esküjét. — [MTI közlemény.] Megszegte esküjét. *Nógrád*, XXVI. évf. (1970) 82. sz. (április 9.) 2. p. (HU ISSN 0133-1558)

- Megszűnik. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megszűnik. *Új Dunántúli Napló*, XIII. évf. (2002) 1. sz. (január 2.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- Megszűnik a Budapest–Belgrád járat. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megszűnik a Budapest–Belgrád járat. *Új Szó*, LXVIII. évf. (2015) 157. sz. (július 9.) 15. p. SK ISSN 1335-7050
- Megtiltották a szeszesitalok vámmentes behozatalát. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Megtiltották a szeszesitalok vámmentes behozatalát. *Heves Megyei Népiújság*, XVIII. évf. (1967) 177. sz. (július 29.) 3. p. (HU ISSN 0133-0705)
- MÉNESI — MÉNESI György: Román gép Mezőhegyes fölött. *Békés Megyei Hírlap*, LIII. évf. (1998) 20. sz. (január 24–25.) 1. 4. p. HU ISSN 1215-1068
- MESTER – ZÉMAN — MESTER László – ZÉMAN Zoltán: A lengyel újságírók és pilóták VIII. navigációs túraversenye. *Repülés*, XXII. évf. (1969) 7. sz. (július 1.) 5. p.
- MÉSZÁROS – ZAINKÓ – ZSALUDEK — MÉSZÁROS András – ZAINKÓ Géza – ZSALUDEK Endre: *Iljuszin II-18*. Budapest, 2004, Magyar Repüléstörténeti Társaság. 72 p. HU ISBN 963 217 005 9 / Aero História 3. Típusismertető. HU ISSN 0238-7905 /
- MÉSZÁROS A. — MÉSZÁROS A.: Német légballonok a kukoricásban. *Új Dunántúli Napló*, XII. évf. (2001) 242. sz. (szeptember 5.) 5. p. HU ISSN 0865-9133
- MÉSZÁROS István — MÉSZÁROS István: Megadni Istennek is, császárnak is... *Valóság*, XLVII. évf. (2004) 2. sz. 65–81. p.
- Mészáros Gyula ügyvédjét feltartóztatták, amikor... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Mészáros Gyula ügyvédjét feltartóztatták, amikor Konstantinápolyba akart menni. *Ujság*, II. évf. (1926) 112. sz. (május 20.) 3–5. p.
- MÉSZÁROS László — MÉSZÁROS László: Mosoly és szigor. *Népszabadság*, XLI. évf. (1983) 232. sz. (október 1.) HU ISSN 0133-1752
- Messzit ünnepélyesen fogadják. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Messz-szit ünnepélyesen fogadják. *Petőfi Népe*, XLIII. évf. (1988) 232. sz. (szeptember 28.) 7. p. HU ISSN 0133-235X
- MEZŐ: A Kárpátok felett. — MEZŐ György: A Kárpátok felett. *Szabad Ifjúság*, III. évf. (1952) 121. sz. (május 25.) 2. p.
- MEZŐ: Budapest-től Orsováig. — MEZŐ György: Budapest-től Orsováig. *Repülés*, III. évf. (1950) 13. sz. (július 10.) 9. p.
- Mi a helyzet a Feriegyi Repülőtérén? — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Mi a helyzet a Feriegyi Repülőtérén? *Új Magyarország*, I. évf. (1956) 2. sz. (november 3.) 3. p.
- Mi történt a feriegyi repülőtérén? — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Mi történt a feriegyi repülőtérén? *Magyar Világ*, I. évf. (1956) 2. sz. (november 2.) 1. p.
- Mi van a bőröndben? — Mi van a bőröndben? *Új Szó*, XXVIII. évf. (1975) 52. sz. (december 28.) 8. p. CS ISSN 1335-7050
- MiG-eket várnak Taszárra Kecskemétről. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] MiG-eket várnak Taszárra Kecskemétről. *Petőfi Népe*, LIV. évf. (1999) 147. sz. (június 26.) 5. p. HU ISSN 0133-235X
- Mikes püspök légiútja Rómába és vissza. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Mikes püspök légiútja Rómába és vissza. Beszélgetés Maier József igazgatóval. *Autó*, II. évf. (1923) 11. sz. 27–28. p.
- MIKLÓSVÁRI — MIKLÓSVÁRI Zoltán: Gyorsabb lesz a vámvizsgálat. *Dunántúli Napló*, XXV. évf. (1968) 97. sz. (április 26.) 5. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Mikor kapom meg a pénzem? — [A szerző ismertetése nélkül.] Mikor kapom meg a pénzem? *Dunántúli Napló*, XX. évf. (1963) 188. sz. (augusztus 13.) 2. p. HU ISSN 0133-2007
- Milyen ügyekben keresi fel a lakosság a Vámőrség Országos Parancsnokságát? — [*MTI* közlemény.] Milyen ügyekben keresi fel a lakosság a Vámőrség Országos Parancsnokságát? *Dunántúli Napló*, XV. évf. (1958) 10. sz. (január 12.) 3. p. HU ISSN 0133-2007
- Minden kényelemmel várja az utast a Feriegyi tranzit-szálló. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény; GONDA György fényképfelvételével.] Minden kényelemmel várja az utast a Feriegyi tranzit-szálló. *Népszava*, LXXXVII. évf. (1959) 65. sz. (március 18.) 8. p. (HU ISSN 0133-1701)
- Mit lehet csinálni a géprablókkal? — Mit lehet csinálni a géprablókkal? *Dunántúli Napló*, XXVII. évf. (1970) 239. sz. (október 11.) 8. p. HU ISSN 0133-2007
- Mit szabad kivinni és külföldről behozni? — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Mit szabad kivinni és külföldről behozni? *Szabad Nógrád*, XII. évf. (1956) 77. sz. (szeptember 26.) 5. p.
- MITZKI [Ervin]: Nagy idegenforgalomra számít az IBUSZ. Hogyan lehet útlevelet és külföldi valutát kérni? Tanulmányi kirándulás Csehszlovákiába. *Dunántúli Napló*, XXI. évf. (1964) 31. sz. (február 7.) 3. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Modern légi kikötő lesz a Rákoson. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Modern légi kikötő lesz a Rákoson. *Pesti Hírlap*, XLVI. évf. (1924) 52. sz. (március 2.) 10. p.
- Módosították a vámrendeletet. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Módosították a vámrendeletet. *Délmagyarország*, XIV. évf. (1958) 202. sz. (augusztus 28.) 1. p.

- MOLDOVÁN: Napozzon a felhők felett. — MOLDOVÁN Tamás: Napozzon a felhők felett. *Népszava*, XCV. évf. (1967) 13. sz. (január 15.) 4. p. (HU ISSN 0133-1701)
- MOLDOVÁN: Köddel köszöntött be az új esztendő. — MOLDOVÁN Tamás?: Köddel köszöntött be az új esztendő. *Népszava*, LXXXVII. évf. (1959) 2. sz. (január 3.) 1. p. (HU ISSN 0133-1701)
- MOLDOVÁN: Közvetlen repülőjárat Budapest és Új-Guinea között. — MOLDOVÁN Tamás?: Közvetlen repülőjárat Budapest és Új-Guinea között. *Népszava*, LXXXVI. évf. (1958) 52. sz. (március 2.) 14. p. (HU ISSN 0133-1701)
- MOLDOVÁN – SOBÓK — MOLDOVÁN Tamás – SOBÓK István: *Földi kalauz – légi ügyekben*. [Budapest], 1983, Idegenforgalmi Propaganda és Kiadvállalat – Malév. 31 p.
- MOLDOVÁNYI – ZSILLE — MOLDOVÁNYI Ákos – ZSILLE Péter: *Égi utakon*. Budapest, 1987, Műszaki Könyvkiadó. 224 p. HU ISBN 963 10 7070 0
- MOLNÁR György — MOLNÁR György: Vízitursztika, társas és filléres hajóutak a Dunán. *História*, V. évf. (1983) 4. sz. 23–25. p. HU ISSN 0139-2409
- MOLNÁR Ildikó — MOLNÁR Ildikó: Habfürdő helyett heroin. Egykilós fogás Ferihegyen. *Pest Megyei Hírlap*, XXXIV. évf. (1990) 238. sz. (október 10.) 3. p. HU ISSN 0133-235X
- MONDEY — MONDEY, David (főszerk.): *The International Encyclopedia of Aviation*. [A repülés nemzetközi enciklopédiája.] London, 1988, Octopus Books Limited – The Hamlyn Publishing Group. 480 p. UK ISBN 0-600-56080-5
- Monor mellett lezuhant a belgrádi repülőgép. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Monor mellett lezuhant a belgrádi repülőgép. *Magyarország*, XXXII. évf. (1925) 138. sz. (június 23.) 12. p.
- MOXON — MOXON, Julian: Jugoslav closure puts pressure on Euro ATC. [A jugoszláv zárás nyomást gyakorol az európai légifoglami irányításra.] *Flight International*, CXL. évf. (1991) 4286. sz. (szeptember 25–október 1.) 5. p. UK ISSN 0015-3710
- MOYS: Europa-Flug '78. — MOYS Péter: Europa-Flug '78. *Magyar Szárnyak*, XXXI. évf. (2003) 31. sz. 146–150. p. HU ISSN 1416-6577
- MOYS: Légiforgalmi irányításunk története. — MOYS Péter: Légiforgalmi irányításunk története. *Magyar szárnyak*, I. rész: XXVII. évf. (1999) 27. sz. 164–168. p. ; II. rész: XXVIII. évf. (2000) 28. sz. 182–187. p. ; III. rész: XXIX. évf. (2001) 29. sz. 161–171. p. ; IV. rész: XXX. évf. (2002) 30. sz. 162–166. p. HU ISSN 1416-6577
- MURÁNYI — MURÁNYI L(ászló): Légifolyosók és a magánrepülés. *Új Dunántúli Napló*, III. évf. (1992) 150. sz. (június 1.) 5. p. HU ISSN 0865-9133
- München–Budapest. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] München–Budapest. Túszejtés miatt fordult vissza a gép. *Népszabadság*, LXXII. évf. (2014) 77. sz. (április 2.) 3. p. HU ISSN 0133-1752
- Münnich Ferenc és kísérete befejezte indiai látogatását. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Münnich Ferenc és kísérete befejezte indiai látogatását. *Dunántúli Napló*, XVII. évf. (1961) 202. sz. (augusztus 27.) 6. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Műszaki hiba miatt indult később a repülőgép. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Műszaki hiba miatt indult később a repülőgép. *Új Dunántúli Napló*, VI. évf. (1995) 247. sz. (szeptember 10.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- MW: Dubajból csempészték cigarettát. — MW: Dubajból csempészték cigarettát. *Heves Megyei Hírlap*, XXVII. évf. (2016) 38. sz. (február 15.) 6. p. HU ISSN 0865-9109
- MW: Elkapták a halálos kábítószer rendelőjét. — MW: Elkapták a halálos kábítószer rendelőjét. *Heves Megyei Hírlap*, XXIX. évf. (2018) 222. sz. (szeptember 24.) 10. p. HU ISSN 0865-9109
- N. I. — N. I.: Cunami. 47. p. In CSÉMI Klára et al.: *MALÉV-sztorik. Pilóták és stewardessek igaz történetei*. [Budapest, 2012.] Népszabadság Zrt. 82 p. /Népszabadság top-kiadványok, HU ISSN 1787-5633/
- n. n. m. — n. n. m.: A „Nyitott repülőter” több ezer embert vár vasárnap. *Petőfi Népe*, XLV. évf. (1990) 194. sz. (augusztus 18.) 1–2. p. HU ISSN 0133-235X
- NA.: Szombaton kezdődött a VI. Magyar Pilótapiknik. — NA.: Szombaton kezdődött a VI. Magyar Pilótapiknik. *Magyar Országos Tudósító*, XXI. évf. (1939) 149. sz. (június 24.) 13. kiadás (20:00) [A tudósítás tévesen Balatonvilágost említ a Balatonkiliti határában fekvő repülőter helyett, továbbá a leszállómező elhelyezkedéséről is rossz földrajzi adatokat közölt. Som K.]
- NÁDOR — NÁDOR Tamás: Romániai útjegyvezeték. I. rész. *Dunántúli Napló*, XVI. évf. (1959) 194. sz. (augusztus 19.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- NAGY E. D. — NAGY E.[szi] D.[óra]: Vitorlázó és utasszállító gépek kényszerleszállása. *Somogyi Hírlap*, XVI. évf. (2005) 174. sz. (július 27.) 12. p. HU ISSN 0865-9125
- NAGY Ed — NAGY Ed[?]: Kokain a gyomorban. (*Jász-Nagykun-Szolnok megyei*) *Új Néplap*, XIV. évf. (2003) 241. sz. (október 15.) 10. p. HU ISSN 0865-915X
- NAGY Ernő — NAGY Ernő: A „Polereczky” történet, 1978. október 12. Egy dezertálási kísérlet előzményei és következményei, 1978. 07. 16. – 1997. 09. 24. Pápa, 2015, Jókai Mór Városi Könyvtár. 57 p. ISBN 978-963-98-1838-5 /Jókai Füzetek 81., HU ISSN 0238-7816/

- NAGY György: A Határrend-
őrség humán viszonyai
1945–1946 — NAGY György: A Határrendőrség humán viszonyai 1945–1946. *Rendvédelem-törté-
neti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)*, XIV. évf. (2008) 17. sz. 37–50. p. HU ISSN 1216-6774
- NAGY György: A magyar
határforgalom ellenőrzésé-
nek sajátosságai 1945–
2005. — NAGY György: A magyar határforgalom ellenőrzésének sajátosságai 1945–2005. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)*, XVII. évf. (2009) 20. sz. 58–78. p. HU ISSN 1216-6774
- NAGY György: Határőrség
1957–2007. — NAGY György: Határőrség 1957–2007. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Histo-
ria Praesidii Ordinis)*, XVIII. évf. (2010) 21. sz. 57–65. p. HU ISSN 1216-6774
- NAGY József: A magyar ha-
tárőrizet változásai 1958-
1990. — NAGY József: A magyar határőrizet változásai 1958-1990. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)*, XXIII. évf. (2013) 31-32-33-34. sz. 97–
104. p. HU ISSN 1216-6774
- NAGY József: A magyar ha-
tárőrség szervezete, létszá-
ma és ... — NAGY József: A magyar határőrség szervezete, létszáma és területi elhelyezkedése
1958-1990. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)*,
XXII. évf. (2012) 25. sz. 67–78. p. HU ISSN 1216-6774
- NAGY Kornél — NAGY Kornél: Vontatásban a Kárpátokon át. *Magyar Repülés*, II. évf. (1949) 14. sz.
(július 25.) 258. p.
- NAGY Zoltán — NAGY Zoltán: Légiutazó Kaposváron. *Somogyi Hírlap*, II. évf. (1999) 13. sz.
(március 28.) 4. p. HU ISSN 0865-9125
- Nagyértékű ajándék érkezett
Indiából. — [A szerző ismertetése nélkül; szerkesztőségi közlemény.] Nagyértékű ajándék
érkezett Indiából. *Dunántúli Napló*, XIV. évf. (1957) 25. sz. (január 30.) 1. p. (HU
ISSN 0133-2007)
- Naponta 800 gép repül át Ma-
gyarország felett. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Naponta 800 gép repül
át Magyarország felett. *Új Dunántúli Napló*, II. évf. (1991) 304. sz. (november 6.)
7. p. HU ISSN 0865-9133
- Naponta repül az Air Serbia
Belgrádba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Naponta repül az Air
Serbia Belgrádba. *Új Szó*, LXVII. évf. (2014) 78. sz. (április 3.) 16. p. SK ISSN
1335-7050
- NBI-230/07 — Dr. SZILVÁSY György miniszter NBI-230/07 számon iktatott, Budapesten, 2007.
szeptember 27-én kelt válaszelevele dr. RÉPÁSSY Róbert országgyűlési képviselő
K/3713/2007. számon kelt levelére.
Web: http://www.parlament.hu/irom38/0371_3/03713-0001.pdf (megtekintve:
2016.07.04. 11:30)
- NED — NED.: Milliós viasz útjapoggyászban. *Heves Megyei Hírlap*, XV. évf. (2004) 240.
sz. (október 13.) 10. p. HU ISSN 0865-9109
- Négyszázhetvenkétfélmillió ki-
lóméter levegőben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Négyszázhetvenkétfélmillió
kilóméter levegőben. Ülést tartott az országgyűlés építési és közlekedési bizottsága.
Dunántúli Napló, XXXI. évf. (1974) 67. sz. (március 9.) 5. p. (HU ISBN 0133-
2007)
- Nehru indiai miniszterelnök
különmegbízottja Budapes-
ten. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nehru indiai miniszterelnök
különmegbízottja Budapesten. *Népszabadság*, I. évf. (1956) 19. sz. (november
28.) 7. p. (HU ISSN 0133-1752)
- Nem konkurencia, mégis rá-
törmöklnek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Nem konkurencia, mégis
rátörmöklnek. *Észak-Magyarország*, LIX. évf. (2003) 230. sz. (október 2.) 7. p. HU
ISSN 0133-0357
- Nem megy Bangkokba a
Malév. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nem megy Bangkokba a
Malév. *Délmagyarország*, XCI. évf. (2001) 111. sz. (május 14.) 2. p. HU ISSN
0133-025X
- Német katonai léghajó ma-
gyar földön. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Német katonai léghajó
magyar földön. *Budapesti Hírlap*, XXII. évf. (1902) 257. sz. (szeptember 9.) 7. p.
- Német pilóták Budapesten.
(1914.06.30.) — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az *Aéro*, II. évf. (1914)
12–13. sz. (június 30.) 192. p.
- Német pilóták Budapesten.
(1914.07.20.) — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Az *Aéro*, II. évf. (1914)
14–15. sz. (július 20.) 216. p.
- NÉMETH László Sándor — NÉMETH László Sándor: A határ átlépésének oka: szerelem. In: ÓLMOSI Zoltán –
SZABÓ Csaba (szerk.): *Amikor „fellazult tételben fogalmazódott meg a világ”. Ma-
gyarország a hatvanas években*. 167–179 p. Budapest, 2013, Magyar Nemzeti Le-
véltár Országos Levéltára – L'Harmattan Kiadó. HU ISBN 978-963-236-740-8
- NÉMETH Zsuzsa — NÉMETH Zsuzsa: Szigorúbb kontroll Ferihegyen. *Új Dunántúli Napló*, XIV. évf.
(2003) 105. sz. (április 17.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- NÉMETHI — NÉMETHI Gyula: Drámai percek a levegőben – ahogy a pilóta elbeszéli. *Szabad Ifjú-
ság*, VII. évf. (1956) 245. sz. (október 17.) 1. p.
- Nemzetközi légikikötőt épít
Magyarország. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Nemzetközi légikikötőt
épít Magyarország. *Békésmegyei Közlöny*, LI. évf. (1924) 97. sz. (május 11.) 3. p.

- Népszerűek a belföldi légijáratok. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Népszerűek a belföldi légijáratok. *Új Dunántúli Napló*, III. évf. (1992) 169. sz. (június 20.) 11. p. HU ISSN 0865-9133
- Neurath átutazott Budapesten. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Neurath átutazott Budapesten. *Nyírvidek Szabolcsi Hírlap*, IV. évf. (1936) 220. sz. (szeptember 25.) 1. p.
- Neurath budapesti látogatása megerősítette a két ország közötti kapcsolatokat. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Neurath budapesti látogatása megerősítette a két ország közötti kapcsolatokat. *Nyírvidek Szabolcsi Hírlap*, V. évf. (1937) 132. sz. (június 15.) 1. p.
- Neurath külügyminiszter elutazott. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Neurath külügyminiszter elutazott. *Nyírvidek Szabolcsi Hírlap*, V. évf. (1937) 126. sz. (június 8.) 1. p.
- New York-i járat. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] New York-i járat. *Tolnai Népszerűség*, V. évf. (1994) 102. sz. (május 2.) 1. p. HU ISSN 0865-9028
- Nincs gazdája a szatyornak. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nincs gazdája a szatyornak. *Hétfői Hírek*, XI. évf. (1967) 37. sz. (szeptember 11.) 7. p.
- Nőtt a forgalom a sármelléki repülőtéren. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nőtt a forgalom a sármelléki repülőtéren. *Új Dunántúli Napló*, XI. évf. (2000) 43. sz. (február 13.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- Ny. Pk. — Ny. Pk.: *Csüörtökön leszállt egy osztrák repülőgép a budapesti repülőtéren.* [A DPA hírgyűnökség jelentését is közlő MTI közlemény, 1956.11.02-áról.] Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2019.11.14. 22:00)
- Nyári csúcsgyűnös a Ferihegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nyári csúcsgyűnös a Ferihegyen. *Népszabadság*, XXII. évf. (1964) 173. sz. (július 25.) 6. p. (HU ISSN 0133-1752)
- Nyári légi menetrend. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nyári légi menetrend. *Pest Megyei Hírlap*, XXI. évf. (1977) 77. sz. (április 1.) 4. p. HU ISSN 0133-235X
- Nyári menetrend a Malévnál. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nyári menetrend a Malévnál. *Új Dunántúli Napló*, XI. évf. (2000) 97. sz. (április 8.) 9. p. HU ISSN 0865-9133
- Nyári olimpiai játékok. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Nyári olimpiai játékok. *Új Dunántúli Napló*, XI. évf. (2000) 144. sz. (május 27.) 15. p. HU ISSN 0865-9133
- Nyári repülőjárat Budapest–Bécs–München között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nyári repülőjárat Budapest–Bécs–München között. *Petőfi Népe*, XVIII. évf. (1963) 167. sz. (július 19.) 4. p. (HU ISSN 0133-235X)
- Nyári repülőmenetrend. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nyári repülőmenetrend. *Dunántúli Napló*, XXVIII. évf. (1971) 128. sz. (június 2.) 5. p. (HU ISSN 0133-2007)
- NYERGES — NYERGES Ágnes: Budapest – légikikötő. *Magyarország*, I. évf. (1964) 21. sz. (június 21.) 19. p.
- NYIKES — NYIKES Imre: Országról országra. *Észak-Magyarország*, L. évf. (1994) 22. sz. (január 27.) 10. p. HU ISSN 0133-0357
- Nyolc országgal van már rendszeres légi összeköttetésünk. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Nyolc országgal van már rendszeres légi összeköttetésünk. *Bécs Megyei Népszerűség*, I. évf. (1956) 46. sz. (december 30.) 1. p. HU ISSN 0133-0055
- Nyolcvanegy órai repülés után a „Graf Zeppelin” kikötött Friedrichshafenben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Nyolcvanegy órai repülés után a „Graf Zeppelin” kikötött Friedrichshafenben. *Népszava*, LVII. évf. (1929) 72. sz. (március 29.) 1. p.
- Nyugatnémet sportrepülőgép kényszerleszállása. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Nyugatnémet sportrepülőgép kényszerleszállása. *Petőfi Népe*, XVIII. évf. (1963) 194. sz. (augusztus 19.) 12. p. HU ISSN 0133-235X
- Nyugatra távoztak az NDK-állampolgárok... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Nyugatra távoztak az NDK-állampolgárok a budapesti NSZK-nagykövetségről. *Népszabadság*, XLVII. évf. (1989) 200. sz. (augusztus 25.) 1., 3. p. HU ISSN 0133-1752
- O.: Megérkezett a nemzetközi körrepülők első csoportja Budapestre. — O.: Megérkezett a nemzetközi körrepülők első csoportja Budapestre. *Magyar Országos Tudósító*, XI. évf. (1929) 181. sz. (augusztus 10.). MNL MOL K. szekció 1929. augusztus/1
- Októbertől légiforgalmi gócpont lesz Budapest. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Októbertől légiforgalmi gócpont lesz Budapest. *Népakarat*, II. évf. (1957) 213. sz. (szeptember 12.) 8. p.
- OLASZ: A légi csendőrség Magyarországon. — OLASZ Lajos: A légi csendőrség Magyarországon. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXIII. évf. (2013) 31–32–33–34. sz. 105–120. p. HU ISSN 1216-6774
- OLASZ: Katonai repülés Magyarországon a két világháború között, a rejtés időszakában. 77–97. p. In CZIGLER Klára (szerk.): *100 éves a Mátyásföldi Repülőtér.* Budapest, 2017, Kertvárosi Helytörténeti és Emlékezet Központ. 164 p. HU ISBN 978-963-12-9451-4 / Kertvárosi Helytörténeti Füzetek 44. HU ISSN 1586-0906/

- OLASZ: Lépések a honi légvédelem kiépítésére... — OLASZ Lajos: Lépések a honi légvédelem kiépítésére Magyarországon az 1920-as években. *Hadtörténelmi Közlemények*, CXXII. évf. (2009) 3. sz. 635–676. p. HU ISSN 0017-6540
- Olcsóbb lett a MALÉV-utazás. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Olcsóbb lett a MALÉV-utazás. *Somogyi Néplap*, XX. évf. (1963) 79. sz. (április 4.) 6. p. (HU ISSN 0201-1336)
- Olimpiai menetrend. — [*MTI* közlemény.] Olimpiai menetrend. *Petőfi Népe*, XXXI. évf. (1976) 147. sz. (június 23.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- OLP közlemény 1941.04.10. — [Országos Légvédelmi Parancsnokság közleménye: A csütörtökre virradó éjjel el-lenséges légi...]. *M. T. I.*, 1941. április 10-ei 43. kiadás (22:05) 1. p.
- On the Air Routes. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] On the Air Routes. [A légi utakon.] *Flight. The Aircraft Engineer*, XXX. évf. (1939) 1581. sz. (április 13.) 374. p.
- ONGJERTH – SZÁSZ – SZÖCS — ONGJERTH Hanna – SZÁSZ Imola – SZÖCS László: Az elnök különgépe. 54–57. p. In VARIASI Farkas Csaba (szerk.): *MALÉV 66 év. Adatok, tények és a közös emlé-keink*. [Budapest, 2012,] Népszabadság Zrt. 98 p. /Népszabadság top-kiadványok, HU ISSN 1787-5633/
- ORBÁN — ORBÁN Károly: Magyarország idegenforgalmának és a határforgalom ellenőrzésé-nek tapasztalatai. *Belügyi Szemle*, VII. évf. (1969) 5. sz. 3–9. p. (HU ISSN 0133-6738)
- ORDAS – GOTTVALD — ORDAS Iván (szöveg) – GOTTVALD Károly (fénykép): Ferihegy 1. *Tolna Megyei Hírlap*, XXXIX. évf. (1989) 227. sz. (szeptember 26.) 5. p. HU ISSN 0133-0551
- ORGOVÁNYI: Disszidálási kísérletek földön, vízen, le-vegőben, 1950–1956. — ORGOVÁNYI István: Disszidálási kísérletek földön, vízen, levegőben, 1950–1956. *Betekintő*, X. évf. (2017) 2. sz. HU ISSN 1788-7569
Web: http://www.betekinto.hu/sites/default/files/betekinto-szamo-k/2017_2_orgovanyi.pdf (megtekintés 2018.02.18. 22:00)
- ORGOVÁNYI: Tiltott határátlépési esetek a nyugati határon. — ORGOVÁNYI István: Tiltott határátlépési esetek a nyugati határon. *Rubicon*, XXX. évf. (2019) 335. sz. (2019/7. sz.) 24–35. p. HU ISSN 0865-6347
- ORŁOWSKI — ORŁOWSKI, Bolesław: *Nie tylko szabłą i piórem*. [Nem csak szablya és kar.] Varsó, 1985, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. 268 p. PL ISBN 83-206-0509-1
- Oroszok robbantottak Sár-melléken. — [MTI beszámolója.] Oroszok robbantottak Sármelléken. *Új Kelet*, IV. évf. (1997) 33. sz. (február 8.) 4. p. HU ISSN 1217-9914
- OSH – KR — Országos Sport Hivatal – KR: Hegyi Gyula államtitkár kedden délután utazik Lon-donba. *MTI Sportkiadás*, 1948. július 20. 2. kiadás 14:30
- OSVÁTH — OSVÁTH Gábor: Egy koreai szó a magyar szlengben. *Távol-keleti tanulmányok*, VII. évf. (2015) 1. sz. 31–44. p. HU ISSN 2060-9655
- Osztrák sportrepülőgép kényszerleszállása. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Osztrák sportrepülőgép kényszerleszállása. *Dolgozók Lapja*, XXVI. évf. (1973) 280. sz. (november 30.) 8. p. HU ISSN 0133-140X
- Osztrák–magyar vitorlázóre-pülő világbajnokság. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Osztrák–magyar vitorlá-zórepülő világbajnokság. *Dunántúli Napló*, XLVI. évf. (1989) 120. sz. (május 3.) 1., 8. p. HU ISSN 0133-2007
- Otthon búcsúzzanak! — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Otthon búcsúzzanak! *24 óra*, II. évf. (1991) 15. sz. (január 18.) 2. p. HU ISSN 1416-8650
- Őrangyaluk: az FÁÁ. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Őrangyaluk: az FÁÁ. *Hétfői Hírek*, XI. évf. (1967) 51. sz. (december 18.)
- Orosz repülők Szilágymegyé-ben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Orosz repülők Szilágy-megyében. *Szatmármegyei Közlöny*, XLV. évf. (1919) 15. sz. (május 18.) 3. p.
- OSGYÁNI — OSGYÁNI Csaba: Ferihegy, légikikötő. *Budapest*, VIII. évf. (1970) 11. sz. (novem-ber) 9–11 p. HU ISSN 0007-2885
- Ötezer forint értékig vám-kedvezmény. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ötezer forint értékig vámkedvezmény. *Délmagyarország*, XIV. évf. (1958) 258. sz. (november 1.) 5. p. (HU ISSN 0133-025X)
- Ötven év. — [A szerző „– cp –” jelöléssel feltüntetve.] Ötven év. Pohjola apró repülő masiná-jától a Super Caravelle-ig. *Dunántúli Napló*, XXX. évf. (1973) 204. sz. (augusztus 5.) 2. p. (HU ISSN 0133-2007)
- P. — P.: Helytállás a zöldhatárban és a repülőtéren. *Határőr*, III. (LVI.) évf. (2001) 4. sz. (február 26.) 4–5. p. HU ISSN 1419-5380
- P. G. I.: Amszterdam felé bővít a Malév. *Magyar Nemzet*, LXIX. évf. (2006) 268. sz. (szeptember 30.) 13. p. HU ISSN 0133-185X
- P. G. I.: Fapadosbővítés a légipiacon. *Magyar Nemzet*, LXVII. évf. (2004) 187. sz. (július 20.) 11. p. HU ISSN 0133-185X
- P. K. — P. K.: Bábel Ferihegyen. *Érdekes Újság*, II. évf. (1957) 27. sz. (július 6.) 12–13. p.

- P. Zs. — P. Zs.: A helikopter a ház kertjében is leszáll. Csak az időjárás lehet az ellenfél. *Új Dunántúli Napló*, V. évf. (1994) 230. sz. (augusztus 21.) 9. p. HU ISSN 0865-9133
- PAGÁTS — PAGÁTS Pál: A Zeppelin Magyarországon. A feltaláló a keszthelyi születésű Schwartz Dávid. *Új Dunántúli Napló*, VII. évf. (1996) 98. sz. (április 10.) 6. p. HU ISSN 0865-9133
- PÁLMÁNY — PÁLMÁNY Béla (szerk.): *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949)*. 1981, Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium – Közlekedési Dokumentációs Vállalat – Új Magyar Központi Levéltár. 696 p. HU ISBN 963 09 0658 9 /Források a magyar népi demokrácia történetéhez. V. köt./
- PÁLOS: Akad köztük silány kriksszkrasz. — PÁLOS Miklós: Akad köztük silány kriksszkrasz. *Népszava*, CXVII. évf. (1989) 137. sz. (június 13.) 9. p. HU ISSN 0133-1701
- PÁLOS: Zöld folyosó – piros folyosó. — PÁLOS Miklós: Zöld folyosó – piros folyosó. (*Heves megyei Népújság*, XXIV. évf. (1973) 134. sz. (június 10.) 5. p. HU ISSN 0133-0705
- Panamából Kubába érkezett Losonczi Pál. — [*MTI közlemény.*] Panamából Kubába érkezett Losonczi Pál. *Petőfi Népe*, XXXI. évf. (1976) 247. sz. (október 19.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Papagájcsempész. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Papagájcsempész. *Új Dunántúli Napló*, V. évf. (1994) 33. sz. (február 3.) 9. p. HU ISSN 0865-9133
- Paris–Budapest. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Paris–Budapest. *Az Aëro*, II. évf. (1914) 1–2. sz. 15. p.
- Paris to Cairo by Air. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Paris to Cairo by Air. [Párizsból Kairóba levegőben.] *Flight*, V. évf. (1913) 43. (252.) sz. (október 25.) 1177. p.
- Paris–Tokio flight. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Paris–Tokio flight. *Flight. The Aircraft Engineer & Airships*, XVI. évf. (1924) 18. (801.) sz. (május 1.) 254–255. p.
- Párisból – Budapesten át – Kairóba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Párisból – Budapesten át – Kairóba. *Pesti Napló*, LXIV. évf. (1913) 260. sz. (november 4.) 7–8. p.
- Páristól Kairóig. [Az Aëro] — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Páristól Kairóig. *Az Aëro*, I. évf. (1913) 12. sz. (november 10.) 16–18. p.
- Páristól Kairóig. [Világ] — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Páristól Kairóig. *Világ*, IV. évf. (1913) 260. sz. (november 4.) 11. p.
- Párizsban lezuhant a MALÉV utasszállító repülőgépe. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Párizsban lezuhant a MALÉV utasszállító repülőgépe. *Dunántúli Napló*, XIX. évf. (1962) 275. sz. (november 24.) 6. p. (HU ISSN 0133-2007)
- PÁSZTOR — PÁSZTOR Ferenc: FERIHEGY – légikikötő. *Határőr*, XIII. évf. (1958) 34. sz. (augusztus 26.) 8–9. p.
- PATAKI — PATAKI Sándor: Nemzetközi légi járatok Szegedről. Trieszt, először. *Délmagyarországi*, LXXXIII. évf. (1993) 250. sz. (október 27.) 3. p. HU ISSN 0133-025X
- PATURI — PATURI, Felix R. (szerk.): *A technika krónikája*. Officina Nova Könyv- és Lapkiadó Kft., 1991, Budapest. 671 p. HU ISBN 963-7836-44-6
- Pécsen vannak már a szovjet asztaliteniszezők. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Pécsen vannak már a szovjet asztaliteniszezők. *Somogyi Néplap*, XXIV. évf. (1967) 252. sz. (október 24.) 4. p. HU ISSN 0201-1336
- PÉDÉ – — – PÉDÉ –: Forint a fehérműben. *Somogyi Néplap*, XXV. évf. (1968) 293. sz. (december 14.) 6. p. HU ISSN 0865-9125
- Pekingi premier. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Pekingi premier. *Légi közlekedés*, XXVI. évf. (1998) 9. sz. (szeptember) 22. p. HU ISSN —
- PENROSE — PENROSE, Harald: *Wings across the World. An Illustrated History of British Airways*. [Szárnyak a Világ körül. A British Airways képes története.] London, 1980, Cassell Ltd. 304 p. ISBN 0-304-30697-5
- PÉTERDI — PÉTERDI A. János: Amikor még új volt nekünk a PO-2. *Aero História*, II. évf. (1988) 3. sz. (június) 10–11. p. HU ISSN 0238-7905
- PETHES – URBÁN — PETHES Sándor (szöveg) – URBÁN [Tamás] (fényképfelvételek): A ferihegyi repülőtéren. Országhatáron a fővárosban. *Magyar Ifjúság*, XVIII. évf. (1974) 34. sz. (augusztus 23.) 34–35. p. (HU ISSN 0460-5551)
- PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország légiforgalma az 1938. évben. — PETRICHEVICH-HORVÁTH Miklós: Magyarország légiforgalma az 1938. évben. *Magyar Statisztikai Szemle*, XVII. évf. (1939) 8. sz. 973–979. p.
- PETRICHEVICH-HORVÁTH: Magyarország polgári légi forgalma az 1939. évben. — PETRICHEVICH-HORVÁTH Miklós: Magyarország polgári légiforgalma az 1939. évben. *Magyar Statisztikai Szemle*, XVIII. évf. (1940) 11. sz. 975–981. p.
- Pillanatképek a Ferihegyi repülőtérrel. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Pillanatképek a Ferihegyi repülőtérrel. *Határőr*, XIV. évf. (1959) 38. sz. (augusztus 8.) 8–9. p.

- PINTÉR: Ferihegy. — PINTÉR István: Ferihegy. *Népszabadság*, XXVII. évf. (1969) 190. sz. (augusztus 16.) 6. p. (HU ISSN 0133-1752)
- PINTÉR: Különleges gépkocsik, hamis okmányok, ... — PINTÉR István: Különleges gépkocsik, hamis okmányok, magas árak – súlyos bűntettek. *Ország-Világ*, XVII. évf. (1973) 47. sz. (november 21.) [20–21. p.] HU ISSN 0473-422X
- POPPE: A Hungária-léggömb felszállása 1931. április 2-án. — POPPE Kornél: A Hungária-léggömb felszállása 1931. április 2-án. *Aviatika*, XVII. évf. (1931) 4. sz. 140–141. p.
- POPPE: A léggömbcsoport tevékenysége 1931-ben. — POPPE Kornél: A léggömbcsoport tevékenysége 1931-ben. *Aviatika*, XVIII. évf. (1932) 2. sz. 50. p.
- Potyautas. (1974) — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Potyautas. *Dunántúli Napló*, XXXI. évf. (1974) 226. sz. (augusztus 18.) 2. p. HU ISSN 0133-2007
- Potyautas. (1987) — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Potyautas. *Békés Megyei Népiújság*, XLII. évf. (1987) 273. sz. (november 19.) 2. p. HU ISSN 1215-1068
- Potyautasok a csomagtérben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Potyautasok a csomagtérben. Majdnem végzetessé vált csíny. *Esti Hírlap*, XXIX. évf. (1984) 290. sz. (december 10.) 1. p. HU ISSN 1589-4606
- Pörschmann osztrák államtitkárnak egy órát kellett... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Vesztegetett Pörschmann osztrák államtitkárnak egy órát kellett várnia Mátyásföldön, amíg utnak engedték repülőgépét. *Újság*, III. évf. (1927) 136. sz. (június 18.) 3. p.
- Prága népe forró szeretettel fogadta Kim Ir Szen elvtársat... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Prága népe forró szeretettel fogadta Kim Ir Szen elvtársat és a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság kormányküldöttségének tagjait. *Új Szó*, IX. évf. (1956) 173. sz. (június 22.) 1–2. p. (CS ISSN 1335-7050)
- Prágába érkezett dr. Ahmad Szukarno, az Indonéz Köztársaság elnöke. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Prágába érkezett dr. Ahmad Szukarno, az Indonéz Köztársaság elnöke. *Új Szó*, IX. évf. (1956) 266. sz. (szeptember 23.) 1–2. p. (CS ISSN 1335-7050)
- Prohibited Areas in Germany. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Prohibited Areas in Germany. [Tiltott területek Németországban.] *Flight*, V. évf. (1913) 40. (249.) sz. (október 4.) 1100. p.
- Provokáció Huéban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Provokáció Huéban. Saigonba indult az utolsó magyar csoport. *Petőfi Népe*, XXVIII. évf. (1973) 48. sz. (február 27.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- PRUKNER — PRUKNER Attila: *A magyar vám- és pénzügyőr szervezetek tevékenysége 1867–2010 között*. Doktori (PhD) értekezés, NKE HDI. Budapest, 2013, kézirat. 244 p. DOI azonosító: 10.17625/NKE.2014.005
- Prussia and her Frontiers. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Prussia and her Frontiers. [Poroszország és határai.] *Flight*, V. évf. (1913) 5. (214.) sz. (február 1.) 128. p.
- PUSZTAI — PUSZTAI Ferenc: Irány: 5 világrész 100 országa. *Népszava*, LXXXIX. évf. (1961) 304. sz. (december 24.) 8. p. (HU ISSN 1418-1649)
- PUZSÁR — PUZSÁR Imre: „Ki gépen száll fölébe, annak térkép e táj, s nem tudja, hol” – volt itt a ferihegyi határ. *Rákosmenti Múzeumi Esetek*, X. évf. (2015) 4. sz. (december) 7–11. p.
- R. L. — R. L.: Négy főherceg egy repülőgépen. *Pesti Napló*, LXXVIII. évf. (1927) 108. sz. (május 13.) 9. p.
- R. S. — R. S.: Repülőtéri terrorizmus. *Pest Megyei Hírlap*, XXXIV. évf. (1990) 95. sz. (április 24.) 1. p. HU ISSN 1215-847X
- RAB — RAB Gusztáv: Sixtus Bourbon-Pármai herceg húsz perce a Mátyásföldön, vidám diplomáciai bonyodalommal. *Pesti Napló*, LXXXIV. évf. (1933) 142. sz. (június 25.) 12. p.
- RACZKÓ — RACZKÓ Lajos: Készül a ferihegyi repülőváros. *Magyar Szárnyak*, V. évf. (1942) 12. sz. (június 15.) 10–12. p.
- RADNÓTI: Látogatás a ferihegyi transit szállóban. — RADNÓTI Edit: Látogatás a ferihegyi transit szállóban. *Népszava*, LXXXVI. évf. (1958) 296. sz. (december 16.) 3. p. (HU ISSN 1418-1649)
- RADNÓTI: Légiforgalmunk „lucaszéke” a ferihegyi szálloda. — RADNÓTI Edit: Légiforgalmunk „lucaszéke” a ferihegyi szálloda. *Népakarat*, III. évf. (1958) 8. sz. (január 10.) 3. p.
- RÉDEI — RÉDEI György: A repülőterek forgalmi teljesítőképességének növelése. *Közlekedéstudományi Szemle*, XV. évf. (1965) 9. sz. 379–400. p.
- REGÖS — REGÖS István: Kuwaitból Varsóba. Hatezer méterrel a Föld felett. *Szolnok Megyei Néplap*, XIX. évf. (1968) 42. sz. (február 20.) 5. p. (HU ISSN 0133-0756)
- REINHARDT — REINHARDT, Dean N.: The Vertical Limit of State Sovereignty. [Az állami szuverenitás magassági határa.] *The Journal of Air Law and Commerce*, LXXII. évf. (2007) 1. sz., 65–137. p. US ISSN 0021-8642

- Rejtélyes tüdőgyulladás veszélyei. — [A *Délmagyarország* c. folyóirat munkatársa.] Rejtélyes tüdőgyulladás veszélyei. *Délmagyarország*, XCIII. évf. (2003) 64. sz. (március 18.) 3. p. HU ISSN 0133-025X
- Rekord kokainfogás Ferihegyen: a limai kompresszor lett gyanús. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Rekord kokainfogás Ferihegyen: a limai kompresszor lett gyanús. *Heves Megyei Hírlap*, V. évf. (1994) 227. sz. (szeptember 27.) 1. p. HU ISSN 0865-9109
- Rekordértékű kokainfogás a repülőtéren. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Potyautasok Rekordértékű kokainfogás a repülőtéren. *Magyar Hírlap*, XLVIII. évf. (2015) 12. sz. (január 15.) HU ISSN 0133-1906
- Rendőrkapitányság a faluszélen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Rendőrkapitányság a faluszélen. *Rákos Vidéke*, XXXIII. évf. (1933) 30. sz. (július 23.) 1. p.
- Rendőrségi röntgenkészülék. — Rendőrségi röntgenkészülék. *Békés Megyei Népiújság*, XXVIII. évf. (1973) 215. sz. (szeptember 14.) 8. p. (HU ISSN 0133-0055)
- Rendőrségi Zsebkönyv 1939.* — BARCZA Pál – HAJÓS László – KOMLÓSY Ferenc (szerk.): *Rendőrségi Zsebkönyv 1939.* XIX. évf. (1939) Budapest, 1939, Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság. 460 p.
- Rendőrségi Zsebkönyv 1944.* — BARCZA Pál – HAJÓS László – KOMLÓSY Ferenc (szerk.): *Rendőrségi Zsebkönyv 1944.* XIV. évf. (1944) Budapest, 1944, Pallas Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság. 464 p.
- Rendszeresen csempészt valutát. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Rendszeresen csempészt valutát. *Népszava*, LXXXVI. évf. (1958) 168. sz. (július 18.) 8. p. (HU ISSN 1418-1649)
- RENNER — RENNER Péter: Kell-e nemzeti légitársaság? *AERO magazin*, XIV. évf. (2012) 4. sz. 16–19. p. HU ISSN 1419-4074
- Repülési Lexikon.* — SZABÓ József (főszerk.): *Repülési Lexikon.* 1–2. köt. Budapest, 1991, Akadémiai Kiadó és Nyomda Vállalat. HU ISBN 963-05-6207-3
- Repülnek a Malév-gépek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Repülnek a Malév-gépek. *Új Dunántúli Napló*, II. évf. (1991) 7. sz. (január 8.) 1–2. p. HU ISSN 0865-9133
- Repülőgép Bejrútba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Repülőgép Bejrútba. *Pest Megyei Hírlap*, XXVI. évf. (1982) 233. sz. (október 5.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- Repülőgép és gyorssteher szállítja a friss zöld árut Szegedről. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Repülőgép és gyorssteher szállítja a friss zöld árut Szegedről. *Délmagyarország*, L. évf. (1960) 115. sz. (május 17.) 5. p. (HU ISSN 0133-025X)
- Repülőgép-baleset Szlovákiában. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Repülőgép-baleset Szlovákiában. *Új Dunántúli Napló*, VII. évf. (1996) 233. sz. (augusztus 27.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Repülőgép-eltérítési kísérlet. — [Szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Repülőgép-eltérítési kísérlet. *Dunántúli Napló*, XXXIX. évf. (1982) 328. sz. (november 29.) 2. p. HU ISSN 0133-2007
- Repülőgép-szerencsétlenség. — [*MTI* közlemény.] Repülőgép-szerencsétlenség. *Petőfi Népe*, XXX. évf. (1975) 230. sz. (október 1.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Repülőgépen szállítanak epret Stockholmba, Helsinkibe és Berlinbe. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Repülőgépen szállítanak epret Stockholmba, Helsinkibe és Berlinbe. *Dunántúli Napló*, XVII. évf. (1960) 145. sz. (június 21.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- Repülőjárat Budapest és Párizs között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Repülőjárat Budapest és Párizs között. *Körösvidék*, III. évf. (1922) 98. sz. (április 30.) 2. p.
- Repülőjárat Budapest és Zágráb között. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Repülőjárat Budapest és Zágráb között. *Tolnai Népiújság*, V. évf. (1994) 148. sz. (június 25.) 1. p. HU ISSN 0865-9028
- Repülőjárat Ukrajnába. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Repülőjárat Ukrajnába. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 158. sz. (június 12.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- Repülőposta készül Budapest, Nagykanizsa és Fiume között. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Repülőposta készül Budapest, Nagykanizsa és Fiume között. *Balatonvidék*, XXI. évf. (1917) 44. sz. (november 4.) 3. p.
- Repülőtéri csomagdézmálók. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Repülőtéri csomagdézmálók. *Nógrád Megyei Hírlap*, XI. évf. (2000) 223. sz. (szeptember 22.) 1. p. HU ISSN 1215-9042
- Repülővel Debrecenbe. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Repülővel Debrecenbe. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 295. sz. (október 29.) 7. p. HU ISSN 0865-9133
- Repülővel Debrecenből. — [A szerző ismertetése nélkül.] Repülővel Debrecenből. Kinyílt a világ... *Cfivisváros*, II. évf. (2005) 2. sz. (június) 1–3. p. HU ISSN –

- p>Repülővel Isztambulba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Repülővel Isztambulba.
- Délmagyarország*
- , LX. évf. (1970) 273. sz. (november 21.) 5. p. (HU ISSN 0133-025X)
p>Repülővel Kassára. — [
- MTI*
- közlemény.] Repülővel Kassára.
- Új Néplap*
- , V. évf. (1994) 158. sz. (július 7.) 3. p. HU ISSN 0865-915X
p>Repülővel Lvovba. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Repülővel Lvovba.
- Komárom-Esztergom megyei 24 óra*
- , IV. évf. (1993) 183. sz. (augusztus 7.) 1. p. HU ISSN 0863-9168
p>RÉV: A Budaörsi Közforgalmú Repülőtér létesítésének története. — RÉV Pál: A Budaörsi Közforgalmú Repülőtér létesítésének története.
- A Közlekedési Múzeum Évkönyve*
- , VIII. köt. (1985–1987) 503–523. p. HU ISSN 0133-4646
p>RÉV: A magyar repülőgépár kialakulásának körülményei. — RÉV Pál: A magyar repülőgépipar kialakulásának körülményei.
- A Közlekedési Múzeum Évkönyve*
- , II. köt. (1972–1973) 221–233. p. HU ISSN 0133-4646
p>RÉV: Adatok a Maszovlet történetéhez. — RÉV Pál: Adatok a Maszovlet történetéhez.
- A Közlekedési Múzeum Évkönyve*
- , IV. köt. (1976–1978) 521–563. p. HU ISSN 0133-4646
p>RÉV: Adatok és tények az Aeroexpress Rt. történetéhez. — RÉV Pál: Adatok és tények az Aeroexpress Rt. történetéhez.
- A Közlekedési Múzeum Évkönyve*
- , V. köt. (1979–1980) 359–377. p. HU ISSN 0133-4646
p>RÉV: Wittmann Viktor. — RÉV Pál: Wittmann Viktor (1889–1915).
- A Közlekedési Múzeum Évkönyve*
- , VII. köt. (1983–1984) 325–336. p. HU ISSN 0133-4646
p>RÉVÉSZ — RÉVÉSZ Tamás: Az Elfelejtett Repülőtér. Adalékok a szombathelyi katonai reptér történetéhez. 39–65. p.
- Vasi honismereti és helytörténeti közlemények*
- , XXIX. évf. (2003) 1. sz. HU ISSN 1219-2783
p>Rómában fogták el a budapesti... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Rómában fogták el a budapesti gyilkosság gyanúsítottjait.
- Petőfi Népe*
- , XXXVIII. évf. (1983) 226. sz. (szeptember 24.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
p>
- Román és erdélyi magyar-német lapszemle, 1930. április 23.*
-
- MTI Román és erdélyi magyar-német lapszemle, 1930. április 23.*
- Április 20-21-iki lapok. Belpolitika. 1–3 p. (870–872. p.) MNL OL K428 1930.04.01-04.30 870. p.
p>Román vízügyi küldöttség járt megyénkben. — [Szerkesztőségi beszámoló. A szerző ismertetése nélkül.] Román vízügyi küldöttség járt megyénkben.
- Somogyi Néplap*
- , XIX. évf. (1962) 153. sz. (július 3.) 4. p. HU ISSN 0201-1336
p>ROMSICS: A magyar hadüzenet amerikai fogadtatása. — ROMSICS Ignác: A magyar hadüzenet amerikai fogadtatása.
- História*
- , XIV. évf. (1992) 2. sz. 15. p. HU ISSN 0139-2409
p>ROMSICS:
- Ki bombázta Kassát?*
- ROMSICS Ignác:
- Ki bombázta Kassát?*
- Budapest, 2016, Kossuth Kiadó. 47 p. HU ISBN 978-963-09-8446-1 /A magyar történelem rejtéjei. HU ISSN –/
p>RÓNAI — RÓNAI Rudolf: Légiközlekedésünk fejlesztése.
- Közlekedéstudományi Szemle*
- , X. évf. (1960) 2. sz. 60–73. p.
p>ROSZPRIM — ROSZPRIM Nándor: Bövült a MALÉV repülőparkja. Járatok Kuvaitba és Bagdadba.
- Dunántúli Napló*
- , XXXVI. évf. (1979) 84. sz. (március 26.) 3. p. HU ISSN 0133-2007
p>Róth csak a vizsgálat lezárása után nyilatkozik. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Róth csak a vizsgálat lezárása után nyilatkozik.
- Dunántúli Napló*
- , XLV. évf. (1988) 133. sz. (május 14.) 16. p. HU ISSN 0133-2007
p>RÓZSA — RÓZSA Tamás: Melyik kerülethez tartozik Férihegy?
- Légiközlekedés*
- , XXIV. évf. (1996) 5. sz. (május) 21. p. HU ISSN —
p>Russian expansion. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Russian expansion. [Orosz terjeszkedés.]
- Flight*
- , XLVII. évf. (1945) 1917. sz. (szeptember 20.) 320. p.
p>Russian Frontier Restrictions. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Russian Frontier Restrictions. [Orosz határ-megszorítások.]
- Flight*
- , V. évf. (1913) 2. (211.) sz. (január 11.) 46. p.
p>S. A.: A zöld folyosón indult – a rendőrségre érkezett. — S. A.: A zöld folyosón indult – a rendőrségre érkezett.
- Népszava*
- , CV. évf. (1977) 129. sz. (június 3.) 8. p. HU ISSN 1418-1649
p>S. A.: Hasissal bélelt szekrényt kapott. — S. A.: Hasissal bélelt szekrényt kapott.
- Népszava*
- , CVII. évf. (1979) 246. sz. (október 20.) 12. p. HU ISSN 0133-1701
p>S. G.: Megnyitották Beremendet. — S. G.: Megnyitották Beremendet.
- Új Dunántúli Napló*
- , IX. évf. (1998) 183. sz. (június 6.) 10. p. HU ISSN 0865-9133
p>S. G.: Olaj a vízre — S. G.: Olaj a vízre. Sármellék: katasztrófa sújtotta terület?
- Új Dunántúli Napló*
- , II. évf. (1991) 123. sz. (május 7.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
p>S. N. — S. N.: Már Nürnbergbe is.
- Kurir*
- , III. évf. (1992) 295. sz. (október 26.) 10. p. HU ISSN 0865-9001

SADDLER	— SADDLER, Jeanne [EDMONDS, Randy fényképfelvételével]: X-Rays Speed-Up Airport Security. [Röntgensugarak felgyorsítják a repülőtéri biztonságot.] <i>The Detroit Free Press</i> , CXLIII. évf. (1973) 218. sz. (augusztus 6.) 3. p.
(sajtos)	— (sajtos): Fokker Family Feeling. <i>MA Holnap</i> , V. évf. (2006) 1. sz. (január 16.) 10–11. p.
SAJTOS: Körbepapulték a fél Egyenlítő.	— SAJTOS Zoltán: Körbepapulték a fél Egyenlítő. <i>AERO magazin</i> , XXII. évf. (2020) 5. (május) sz. 18–20. p. HU ISSN 1419-4074
SAJTOS: Minden tekintetben – mindig az élen.	— SAJTOS Zoltán: Minden tekintetben – mindig az élen. <i>AERO magazin</i> , XIX. évf. (2017) 8. (augusztus) sz. 17–19. p. HU ISSN 1419-4074
SALLAI	— SALLAI János: <i>Egy idejét múlt korszak lenyomata. A vasfüggöny története</i> . Budapest, 2012, Hanns Siedel Alapítvány. 342 p.+melléklet. ISBN 998-973-88484-3-7
SÁNDOR: Stewardess Reiner Iván anekdoták.	— SÁNDOR Tünde: Stewardess Reiner Iván anekdoták. 8–10. p. In CSÉMI Klára et al.: <i>MALÉV-sztorik. Pilóták és stewardessok igaz története</i> . [Budapest, 2012.] Népszabadság Zrt. 82 p./Népszabadság top-kiadványok, HU ISSN 1787-5633/
SÁNDOR: Fontos utasok.	— SÁNDOR Tünde: Fontos utasok. 56–58. p. In CSÉMI Klára et al.: <i>MALÉV-sztorik. Pilóták és stewardessok igaz története</i> . [Budapest, 2012.] Népszabadság Zrt. 82 p./Népszabadság top-kiadványok, HU ISSN 1787-5633/
SÁNDORFI	— SÁNDORFI Kamill: <i>A légi közlekedés joga</i> . Budapest, 1924, a szerző kiadása. 290 p.
SÁRDI	— SÁRDI Mária: Nem éri meg. <i>Ország-Világ</i> , XV. évf. (1971) 21. sz. (május 26.) 24–25. p. (HU ISSN 0473-422X)
Sárkányrepülő határsértő a bíróságon.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Sárkányrepülő határsértő a bíróságon. <i>Nógrád Megyei Hírlap</i> , XXVI. évf. (2015) 255. sz. (november 4.) 6. p. HU ISSN 1215-9042
Sárkányrepülővel csempészek cigarettát.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Sárkányrepülővel csempészek cigarettát. <i>Nógrád Megyei Hírlap</i> , XVIII. évf. (2007) 152. sz. (július 2.) 8. p. HU ISSN 1215-9042
Schleichhändler im Flugzeug.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Schleichhändler Im Flugzeug. [Feketekereskedők repülőgépen.] <i>Neues Wiener Tagblatt</i> , LIII. évf. (1919) 91. sz. (április 2.) 9. p.
SCHLETT	— SCHLETT András: <i>Innováció a szocializmusban. A Bábolnai Állami Gazdaság története 1960 és 1991 között</i> . Ph.D. értekezés, PPKE BTK. Budapest, 2004, kézirat. 211 p.
SCHMIDT: A horvát kormány rendelte a ...	— SCHMIDT Attila: A horvát kormány rendelte a chilei fegyvereket! <i>Népszava</i> , CXX. évf. (1992) 205. sz. (augusztus 31.) 5. p. HU ISSN 1418-1649
SCHMIDT: Puskát, igazolványt, valutát...	— SCHMIDT Attila: Puskát, igazolványt, valutát rejtett a bőrönd. <i>Népszava</i> , CIX. évf. (1981) 209. sz. (szeptember 6.) 5. p. HU ISSN 1418-1649
SCHMIDT: Zoll-kontroll, Budapest.	— SCHMIDT Attila: Zoll-kontroll, Budapest. <i>Népszava</i> , CIX. évf. (1981) 33. sz. (február 8.) 5. p. HU ISSN 1418-1649
SCOTT	— SCOTT, James Brown: <i>The Hague peace conferences of 1899 and 1907</i> . [Az 1899-es és 1907-es hágai békekonferenciák.] II. köt. Baltimore, 1909, Johns Hopkins Press. 548 p.
ŠEB	— ŠEB, Zvonko (főszerk.): <i>Zračna luka Zagreb 50 godina / Zagreb Airport 50 years</i> . [Zágrábi repülőtér 50 éves.] Zagreb, 2012, Zračna luka Zagreb d. o. o. 369 p. HR ISBN 978-953-6675-05-0
SEBŐK	— SEBŐK László: Villámszármayon. <i>Prágai Magyar Hírlap</i> , I. évf. (1922) 63. sz. (augusztus 17.) 4–5. p.
SEEKINGS	— SEEKINGS, John: MALÉV. Hungary's state-owned airline. [MALÉV. Magyarország állami tulajdonú légitársasága.] <i>Flight International</i> , LX. évf. (1969) 3122. sz. (január 9.) 61–64. p. UK ISSN 0015-3710
Segélyszállítmány Ammanba.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Segélyszállítmány Ammanba. <i>Új Dunántúli Napló</i> , I. évf. (1990) 168. sz. (szeptember 20.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
Segítség Dél-Vietnámnak.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Segítség Dél-Vietnámnak. <i>Dunántúli Napló</i> , XXXII. évf. (1975) 108. sz. (április 21.) 1. p. HU ISSN 0133-2007
SERÉDI	— SERÉDI János: Turizmus és a deviza. <i>Békés Megyei Népiújság</i> , XXXIV. évf. (1979) 82. sz. (április 8.) 3. p. HU ISSN 0133-0055
SERES	— SERES Erzsébet: Három okos foxi és Axel, a kapitány. <i>Ország-Világ</i> , XXI. évf. (1977) 51. sz. (december 21.) 8. p. HU ISSN 0473-422X
Séta a repülőtereken.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Séta a repülőtereken. <i>Repülés</i> , I. évf. (1923) 2. sz. (szeptember 1.) 18–20. p.
SIGRAI	— SIGRAI Gábor: Az ország kapuja... <i>Délmagyarország</i> , XIV. évf. (1958) 26. sz. (január 31.) 5. p. (HU ISSN 0133-025X)

- Sikeresen földet ért az űrutas. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Sikeresen földet ért az űrutas. *Petőfi Népe*, XVI. évf. (1961) 86. sz. (április 13.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Sikerült a nagy kísérlet. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Sikertült a nagy kísérlet. Teljesítette a programot a „Sas” két utasa. *Petőfi Népe*, XXIV. évf. (1969) 167. sz. (július 22.) 1., 3. p. HU ISSN 0133-235X
- SILBER — SILBER József: A Nemzetközi Légiforgalmi R.-T. 1926. évi forgalma a magyarországi szakaszon. *Aviatikai Értesítő*, III. évf. (1927) 2. sz. (február 1.) 17. p.
- SIMONYI — SIMONYI Sándor: Légi potyautasok és légi kényszerítések. *Friss Újság*, XXXIV. évf. (1929) 140. sz. (június 26.) 2–3. p.
- SITKEI — SITKEI Levente: Fordult a szélkakas. *Magyar Nemzet*, LXXII. évf. (2009) 22. sz. (január 23.) 1., 9. p. HU ISSN 0133-185X
- SKRINE — SKRINE, W. H.: L59 – The First Inter-Continental Flight. 2324–2328. p. In YOUNG, Peter (főszerk.): *The Marshall Cavendish illustrated encyclopedia of World War I*. [Az I. világháború Marshall Cavendish illusztrált enciklopédiája.] New York–London–Toronto, 1984–1986, Marshall Cavendish Corporation. 7. köt., ISBN 978-0-86307-181-2
- SLACHTA — SLACHTA Krisztina: *A Stasi Magyarországon. Az egykori NDK Állambiztonsági Minisztérium operatív csoportjának magyarországi tevékenysége, együttműködés a magyar és a kelet-német állambiztonsági szervek között, 1964–1989*. S. I., 2014, kézirat. Doktori (PhD) értekezés, PTE BTK TTI. 383 p.
- Sokoldalú tárgyalások Iránban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Sokoldalú tárgyalások Iránban. *Dolgozók Lapja*, XXIV. évf. (1969) 269. sz. (november 20.) 1. p. HU ISSN 0133-140X
- SOM: A magyar úti okmányok, 1848–2012. — SOM Krisztián: *A magyar úti okmányok, 1848–2012*. Budapest, 2014¹, Nemzetbiztonsági Szakszolgálat – Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. 335 p. HU ISBN 978-963-89-8283-4 /Segédtudományok a magyar rendvédelem-történet szolgálatában. 1. HU ISSN 2064-5333/
- SOM: A magyarországi határforgalom ellenőrzés 1900–1914. — SOM Krisztián: A magyarországi határforgalom ellenőrzés 1900–1914. 137–160. p. In PARÁDI Ákos (szerk.): *Ünnepi tanulmányok PARÁDI József 65. születésnapja tiszteletére*. Budapest, 2015, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. HU ISBN 978 963 89 8289 6 /Salutem. 2. HU ISSN 2416-2078/
- SOM: Határforgalom ellenőrzés és a külföldre utazás szabályozása... — SOM Krisztián: Határforgalom ellenőrzés és a külföldre utazás szabályozása Magyarországon az I. világháborúban. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXVI. évf. (2016) 52. sz. 95–138. p. HU ISSN 1216-6774
- SOMFAI — SOMFAI Péter: Az ország szívében – az ország kapujában. *Magyar Ifjúság*, XXIX. évf. (1985) 42. sz. (október 18.) 16–17. p. HU ISSN 0460-5551
- SOMOGYI Jenő — SOMOGYI Jenő: Vállalati üzletpolitika a vendéglátásban. *Kereskedelmi Szemle*, IX. évf. (1968) 2. sz. (március 1.) 19–22. p.
- SOMOGYI Márta — SOMOGYI Márta: Irány: Kuvait! *Hétféi Hírek*, XXII. évf. (1978) 46. sz. (november 13.) HU ISSN 0437-3715
- Sorozatos légtérstörtés a magyar-jugoszláv határon. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Sorozatos légtérstörtés a magyar-jugoszláv határon. *Új Dunántúli Napló*, III. évf. (1992) 44. sz. (február 12.) 1. p. HU ISSN 0665-9125
- Space aliens enter country. — [Szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Space aliens enter country. [Ürbéli külföldiek belépnek az országba.] (*Madison*) *The Capital Times*, LXXXVIII. évf. (1995) 119. sz. (április 29.) 12. p. US ISSN 0749-4068
- Statisztikai Évkönyv, 1960. — *Statisztikai Évkönyv, 1960*. Budapest, 1961, Központi Statisztikai Hivatal. 538 p. (HU ISSN 1215-7864)
- Statisztikai Évkönyv, 1965. — *Statisztikai Évkönyv, 1965*. Budapest, 1966, Központi Statisztikai Hivatal. 432 p. (HU ISSN 1215-7864)
- Statisztikai Évkönyv, 1970. — *Statisztikai Évkönyv, 1970*. Budapest, 1971, Központi Statisztikai Hivatal. 573 p. (HU ISSN 1215-7864)
- Statisztikai Évkönyv, 1974. — *Statisztikai Évkönyv, 1974*. Budapest, 1975, Központi Statisztikai Hivatal. 545 p. (HU ISSN 1215-7864)
- Statisztikai Évkönyv, 1975. — *Statisztikai Évkönyv, 1975*. Budapest, 1976, Központi Statisztikai Hivatal. 493 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1976. — *Statisztikai Évkönyv, 1976*. Budapest, 1977, Központi Statisztikai Hivatal. 489 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1977. — *Statisztikai Évkönyv, 1977*. Budapest, 1978, Központi Statisztikai Hivatal. 528 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1977. — *Statisztikai Évkönyv, 1977*. Budapest, 1978, Központi Statisztikai Hivatal. 528 p. HU ISSN 1215-7864

- Statisztikai Évkönyv, 1978.* — *Statisztikai Évkönyv, 1978.* Budapest, 1979, Központi Statisztikai Hivatal. 545 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1979.* — *Statisztikai Évkönyv, 1979.* Budapest, 1980, Központi Statisztikai Hivatal. **544** p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1980.* — *Statisztikai Évkönyv, 1980.* Budapest, 1981, Központi Statisztikai Hivatal. 541 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1981.* — *Statisztikai Évkönyv, 1981.* Budapest, 1982, Központi Statisztikai Hivatal. 411 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1982.* — *Statisztikai Évkönyv, 1982.* Budapest, 1983, Központi Statisztikai Hivatal. 407 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1984.* — *Statisztikai Évkönyv, 1984.* Budapest, 1985, Központi Statisztikai Hivatal. 398 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1985.* — *Statisztikai Évkönyv, 1985.* Budapest, 1986, Központi Statisztikai Hivatal. 418 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1987.* — *Statisztikai Évkönyv, 1987.* Budapest, 1988, Központi Statisztikai Hivatal. 411 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1989.* — *Statisztikai Évkönyv, 1989.* Budapest, 1990, Központi Statisztikai Hivatal. 402 p. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1990.* — *Statisztikai Évkönyv, 1990.* Budapest, 1991, Központi Statisztikai Hivatal. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1991.* — *Statisztikai Évkönyv, 1991.* Budapest, 1992, Központi Statisztikai Hivatal. HU ISSN 1215-7864
- Statisztikai Évkönyv, 1992.* — *Statisztikai Évkönyv, 1992.* Budapest, 1993, Központi Statisztikai Hivatal. HU ISSN 1215-7864
- STEINERNÉ MOLNÁR — STEINERNÉ MOLNÁR Judit: *Multikulturalizmus – orosz zsidók Izraelben.* Habilitációs értekezés, Országos Rabbiképző-Zsidó Egyetem. Budapest, 2011, kézirat. 109 p. Web: http://www.or-zse.hu/phd/steinerne_habil_ert.pdf (megtekintve: 2016.07.28.)
- STROUD — STROUD, John: Imperial record. A Chronology of Britain's Former National Airline. [Imperial jegyzet. Britannia korábbi nemzeti légitársaságának kronológiája.] *Flight*, LXV. évf. (1954) 2360. sz. (április 16.) 487–489. p. UK ISSN 0015-3710
- STUWER — STUWER, Johann Georg: *Die Stuwersche Luftmaschine.* [A Stuwer-féle légitárgy.] Bécs, 1785, Hohlleiterischen Kunst- und Buchhandlung. 56 p.
- SUBA — SUBA János: Magyarországi határán létesített műszaki záruk felszámolása 1956-ban. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XVII. évf. (2009) 20. sz. 115–119. p. HU ISSN 1216-6774
- Sukarno elnök elutazott Budapestről. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Sukarno elnök elutazott Budapestről. *Dunántúli Napló*, XVII. évf. (1960) 89. sz. (április 20.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- SUMIHIN — SUMIHIN, V. Sz.: A barátság első repülőjáratai. Repülő-összeköttetés Szovjet-Oroszország és Tanács-Magyarország között 1919-ben. *Hadtörténelmi Közlemények*, XXVI. évf. (új folyam; 1979) 1. sz. 46–54. p. HU ISSN 0017-6540
- SUSÁNSZKY — SUSÁNSZKY László: A Magyar Posta szerepe a repülés hírközlésben. 82–87. p. In [szerkesztő(k) ismertetése nélkül.] *Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány Évkönyve, 1993.* Budapest, 1994, Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány. 155 p. HU ISSN 1219-4689
- SY.: 24000 pengős valutabűnügy. — SY.: 24000 pengős valutabűnügy. *Magyar Országos Tudósító*, XXIII. évf. (1941) 82. sz. (március 27.) 2. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1941. március/2
- SY.: 10.600 pengő értékű bélyeget kobzott el a valutabíró. — SY.: 10.600 pengő értékű bélyeget kobzott el a valutabíró. *Magyar Országos Tudósító*, XXII. évf. (1940) 120. sz. (május 4.) 6. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1940. május/1
- SY.: Az uzsorabíró elözetes letartóztatásba helyezte özvegy dr. Munk Péternét. — SY.: Az uzsorabíró elözetes letartóztatásba helyezte özvegy dr. Munk Péternét. *Magyar Országos Tudósító*, XXII. évf. (1940) 197. sz. (július 23.) 2. törvényszéki kiadás. MNL MOL K. szekció 1940. július/2
- Sz.: Weinréb Oszkár ügyének újrafelvételét kéri. — Sz.: Weinréb Oszkár ügyének újrafelvételét kéri. *Magyar Országos Tudósító*, XIV. évf. (1932) 96. sz. (április 29.). MNL MOL K. szekció 1932. április/3
- Sz. H. J. — Sz. H. J.: Kémkedtek vagy kártyáztak. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 142. sz. (május 26.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- Sz. I. — Sz. I.: A határtérségben beszüntetik a gyakorlórepüléseket. *Délmagyarország*, LXXXIII. évf. (1993) 164. sz. (július 16.) 3. p. HU ISSN 0133-025X
- Szabályozták a külföldi állampolgárok kiutazását. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi összefoglaló.] Szabályozták a külföldi állampolgárok kiutazását. *Eger*, LII. évf. (1941) 55. sz. (április 9) 3. p.
- SZABÓ Attila: A gázturbinás repülőgép-hajtóművek és ... — SZABÓ Attila: A gázturbinás repülőgép-hajtóművek és repülőgépek műszaki fejlődése. *A Közlekedési Múzeum évkönyve*, XI. köt (1996–1998) 199–236. p. HU ISSN 0133-4646

- SZABÓ Attila: Az első nemzetközi repülőverseny Budapesten. — SZABÓ Attila: Az első nemzetközi repülőverseny Budapesten. *A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Évkönyve*, II. köt. (2013) 260–281. p. HU ISSN 2063–630X
- SZABÓ Attila: Endresz György. — SZABÓ Attila: Endresz György. *A Közlekedési Múzeum évkönyve*, XIII. köt. (2001–2002) 217–230. p. HU ISSN 0133-4646
- SZABÓ Attila: Száz éves a motoros repülés... — SZABÓ Attila: Száz éves a motoros repülés – adatok a Wright testvérekről és munkásságukról. *A Magyar Közlekedési Múzeum Évkönyve*, XIII. köt. (2001–2002) 231–241. p. HU ISSN 0133-4646
- SZABÓ Béla — SZABÓ Béla: Légierő az I. világháborúban. Az Osztrák-Magyar Monarchia légjáró csapatai. *Bolyai Szemle*, XIX. évf. (2010) 3. sz. 7–20. p. HU ISSN 1416-1443
- SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989*. — SZABÓ Miklós: *Polgári repülőpalesetek és -katasztrófák Vörös Könyve, 1960–1989*. Pécs, 2006, Alexandra Kiadó. 646 p. + képmellékletek. HU ISBN 963-370-027-2
- SZABÓ Miklós: *Terrorcselekmények elhárításának időszzerű kérdései, ...* — SZABÓ Miklós: *Terrorcselekmények elhárításának időszzerű kérdései, különös figyelemmel a polgári repülésvédelemre*. Budapest, 2007. 116 p. ZMNE doktori (Ph. D.) értekezés tervezet.
Web: http://uni-nke.hu/downloads/konyvtar/digitgy/phd/2009/sza_bo_miklos.pdf (megtekintve: 2016.07.04., 22:00)
- SZABÓ Pál József — SZABÓ Pál József: *Radarokkal a lopakodók ellen. A magyar katonai légtérelőőr és radarrendszer története, 1917–2014*. Budapest, 2014, Zrínyi Kiadó. 340 p. HU ISBN 978-963-327-621-1
- SZAKÁLY — SZAKÁLY Sándor: Kik bombázták Kassát? *Rubicon*, XXIX. évf. (2018) 316. sz. (2018/2. sz.) 62–67. p. HU ISSN 0865-6347
- Szakértői bizottság utazott a repülőgép-szerencsétlenség színhelyére. — [*MTI közlemény.*] Szakértői bizottság utazott a repülőgép-szerencsétlenség színhelyére. *Dunántúli Napló*, XXVIII. évf. (1971) 220. sz. (szeptember 18.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- SZALAY — SZALAY Zoltán: A francia idegenlégió helyett hazai fogda. Egyszer sem dördült el a katonaszökevény fegyvere. *Heves Megyei Népiújság*, II. évf. (1991) 115. sz. (május 18.) 1–2. p. HU ISSN 0133-0705
- SZALONTAY — SZALONTAY Mihály: Villa Szomália. *Petőfi Népe*, XXX. évf. (1975) 275. sz. (november 23.) 3. p. HU ISSN 0133-235X
- SZÁNTÓ — SZÁNTÓ Zoltán: Irány télből a nyárba! *CompLex MAGAZIN*, XIII. évf. (2006) 12. sz. 8–9. p. HU ISSN 1219-7343
- Szarajevói járatnyitás. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Szarajevói járatnyitás. *Légiközlekedés*, XXVII. évf. (1999) 3. sz. (március) 1. p. HU ISSN —
- Szárnyaló vidéki repterek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Szárnyaló vidéki repterek. *Petőfi Népe*, LXI. évf. (2006) 67. sz. (március 21.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- SZÁSZI — SZÁSZI Gábor: A Malév felszámolásának várható hatásai a katonai légiszállítási feladatok végrehajtására. *Repüléstudományi Közlemények*, XXIV. évf. (2012) 2. sz. 1036–1047. p. HU E-ISSN 1789-770X
- SZATHMÁRI — SZATHMÁRI Gábor: 930 kilométeres sebességgel. *Esti Hírlap*, II. évf. (1957) 272. sz. (november 20.) 1. p. (HU ISSN 1589-4606)
- SZÉKELY Domokos — SZÉKELY Domokos: A Feriegyi (rég) Repülőtér tervezésének és építésének főbb munkálatai (1939–1976). *Közlekedéstudományi szemle*, L. évf. (2000) 5. sz. 183–189. p. HU ISSN 0023-4362
- SZÉKELY Zoltán — SZÉKELY Zoltán: Repülők és határok régen és ma. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)*, XXIII. évf. (2013) 27–28–29–30. sz. 179–186. p. HU ISSN 1216-6774
- SZEKERES — SZEKERES András: Katasztrófa a répa föld felett. *Tolnai Népiújság*, XIX. évf. (2008) 24. vasárnapi sz. (június 15.) 4. p. HU ISSN 0865-9028
- SZEMÁN — SZEMÁN László: Feriegyen tetten érték a bűnözőket. *Heves Megyei Népiújság*, XV. évf. (2004) 275. sz. (november 25.) 10. p. HU ISSN 0133-0705
- Személyazonosság – pillanatok alatt. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Személyazonosság – pillanatok alatt. *New Yorki Magyar Élet*, XXVI. évf. (1973) 16. sz. (április 21.) 3. p.
- SZÉP — SZÉP Károly: A Vám- és Pénzügyőrség története a kezdetektől napjainkig. *Gyógyszereink*, LIX. évf. (2009) 8. sz. 254–257. p. HU ISSN 1787-1204
- Szeptember 1-től módosul az utasforgalomra vonatkozó vámrendelet. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Szeptember 1-től módosul az utasforgalomra vonatkozó vámrendelet. *Somogyi Néplap*, XV. évf. (1958) 203. sz. (augusztus 29.) 2. p. (HU ISSN 0201-1336)
- Szerb katonai repülőgép Mohács fölött. — [*A Budapesti Hírlap* közleményének kivonata.] Szerb katonai repülőgép Mohács fölött. *Magyar lapszemle*, 1931. február 28., 5. p. MNL OL K 428 1932.02.03-02.28. 1083. p.

- Szerb katonai repülőgép Tamásiban. — [Szerkesztőségi beszámoló. A szerző ismertetése nélkül.] Szerb katonai repülőgép Tamásiban. *Tolnamegyei Újság*, XIII. évf. (1931) 72. sz. (szeptember 12.) 3. p.
- Szerb MiG-ek a magyar légtérben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Szerb MiG-ek a magyar légtérben. *Petőfi Népe*, LIV. évf. (1999) 80. sz. (április 7.) 1., 5. p. HU ISSN 0133-235X
- Szerdán érkezik az első „aranygép”. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Szerdán érkezik az első „aranygép”. *Petőfi Népe*, XLIII. évf. (1988) 231. sz. (szeptember 27.) 7. p. HU ISSN 0133-235X
- [Szerkesztőségi közlemény: 1784.07.07.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül: Des Kaisers Maj, sind am verwichenen...] *Wiener Zeitung*, [LXXXII. évf.] (1784) 54. sz. 1549–1551. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1913.11.04.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Zalai Hírlap* I. évf. (1913) 49. sz. (november 4.) 3. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1914.01.25.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] *Az Aéro*, II. évf. (1914) 1–2. sz. (január 25.) 15. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1914.03.29.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül, szerkesztőségi beszámoló: Dobos István gépe teljesen elkészült, s Dobos nap nap után...] *Budapesti Hírlap*, XXXIV. évf. (1914) 76. sz. (március 29.) 34–35. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1916.08.03.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Flight*, VIII. évf. (1916) 31. (397.) sz. (augusztus 3.) 656. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1921.08.18.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Flight. The Aircraft Engineer & Airships*, XIII. évf. (1921) 33. (660.) sz. (augusztus 18.) 557. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1924.08.16.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül: A párisi légi járat egy repülőgépe...] *Pápai Hírlap*, XXI. évf. (1924) 33. sz. (augusztus 16.) 3. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1934.10.28.] — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése és cím nélkül: Solymár. Az Amszterdamból Batáviába utazó...] *Békés megyei Közlöny*, LXI. évf. (1934) 244. sz. (október 28.) 2. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1936.07.02.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül: Zum erstmal seit Bestehen des Luftverkehrs-weges...] *Salzburger Volksblatt*, LXVI. évf. (1936) 149. sz. (július 2.) 4. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1952.05.08.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül: A Magyar Repülő Szövetség vitorlázó ...] *Délmagyarország*, VIII. évf. (1952) 106. sz. (május 8.) 8. p. (HU ISSN 0133-025X)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1957.06.08.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül (MTI fényképfelvétel képaláírása): Repülőgép-pen szállít a Hungarotrust...] *Népakarat*, II. évf. (1957) 132. sz. (június 8.) 8. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1957.11.27.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül: AEROFLOT, KLM, SAS, SABENA – olvas-suk ...] *Népakarat*, II. évf. (1957) 278. sz. (november 27.) 8. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1958.06.05.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Dunántúli Napló*, XV. évf. (1958) 131. sz. (június 5.) 6. p. (HU ISSN 0133-2007)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1959.04.24.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Flight. Aircraft, Spacecraft, Missles*, LI. évf. (1959) (2622.) sz. (április 24.) 589. p.
- [Szerkesztőségi közlemény: 1961.10.22.] — [A szerző ismertetése és cím nélküli szerkesztőségi közlemény: Megérkezett a hol-land labdarúgó-válogatott a KLM...] *Dunántúli Napló*, XVIII. évf. (1961) 250. sz. (október 22.) 12. p. (HU ISSN 0133-2007)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1962.03.01.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Flight. International*, LIV. évf. (1962) (2764.) sz. (március 1.) 321. p. (UK ISSN 0015-3710)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1964.05.04.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Új Szó*, XVII. évf. (1964) 124. sz. (május 4.) 6. p. (CS ISSN 1335-7050)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1967.04.08.] — [A szerző ismertetése és cím nélküli szerkesztőségi közlemény: Pénteken délután 2 óra 10 perckor...] *Dunántúli Napló*, XXIV. évf. (1967) 82. sz. (április 8.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1968.07.06.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Szolnok Megyei Néplap*, XIX. évf. (1968) 157. sz. (július 6.) 6. p. (HU ISSN 0133-0756)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1970.09.05.] — [ČSTK közlemény képmelléklete és képaláírása.] *Új Szó*, XXIII. évf. (1970) 211. sz. (szeptember 5.) 8. p. (CS ISSN 1335-7050)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1970.10.19.] — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző, forrás megjelölése nélkül.] *Új Szó*, XXIII. évf. (1970) 248. sz. (október 19.) 4. p. (CS ISSN 1335-7050)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1971.01.09.] — [A szerző ismertetése és cím nélküli szerkesztőségi közlemény: Kellemetlen hírrel várta az érdeklődőket...] *Dunántúli Napló*, XXVIII. évf. (1971) 7. sz. (január 9.) 4. p. (HU ISSN 0133-2007)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1971.04.29.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül: Nagyobb mennyiségű hasist találtak ...] *Magyar Nemzet*, XXVII. évf. (1971) 100. sz. (április 29.) 6. p. (HU ISSN 0133-185X)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1971.07.10.] — [A szerző ismertetése és cím nélküli szerkesztőségi közlemény: Düsseldorf: Ön-szántán és beleegyezésén kívül...] *Dunántúli Napló*, XXVIII. évf. (1971) 161. sz. (július 10.) 2. p. (HU ISSN 0133-2007)

- [Szerkesztőségi közlemény: 1972.12.03.] — [A szerző ismertetése és cím nélküli szerkesztőségi közlemény: Kairó: Befejezte nagysikerű egyiptomi vendégszereplését...] *Dunántúli Napló*, XXIX. évf. (1972) 285. sz. (december 3.) 2. p. (HU ISSN 0133-2007)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1974.05.17.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül (BALASSA, MTI fényképfelvétel képaláírása): Nagyobb lesz a repülőtér. Korszerűsítik...] *Esti Hírlap*, XIX. évf. (1974) 114. sz. (május 17.) [8. p.] (HU ISSN 1589-4606)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1975.01.17.] — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése és cím nélkül: A MALÉV közli, hogy a Ferihegyi...] *Népszabadság*, XXXIII. évf. (1975) 14. sz. (január 17.) 8. p. (HU ISSN 0133-1752)
- [Szerkesztőségi közlemény: 1977.02.12.] — [A szerző ismertetése és cím nélküli szerkesztőségi közlemény: A MALÉV február 25-én...] *Dunántúli Napló*, XXXIV. évf. (1977) 42. sz. (február 12.) 4. p. HU ISSN 0133-2007
- [Szerkesztőségi közlemény: 1978.03.03.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül: Közvetlen légi összeköttetés Budapest és Brazzaville...] *Népszava*, CVI. évf. (1978) 53. sz. (március 3.) 8. p. HU ISSN 1418-1649
- [Szerkesztőségi közlemény: 1979.04.14.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Dunántúli Napló*, XXXVI. évf. (1979) 102. sz. (április 14.) 5. p. HU ISSN 0133-2007
- [Szerkesztőségi közlemény: 1982.05.08.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Pest Megyei Hírlap*, XXVI. évf. (1982) 106. sz. (május 8.) 12. p. HU ISSN 0133-235X
- [Szerkesztőségi közlemény: 1984.03.28.] — [Szerkesztőségi közlemény. Cím és szerző nélkül.] *Somogyi Néplap*, XL. évf. (1984) 74. sz. (március 28.) 7. p. HU ISSN 0201-1336
- [Szerkesztőségi közlemény: 1985.10.04.] — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Mombasa. Petőfi Népe*, XL. évf. (1985) 233. sz. (október 4.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- [Szerkesztőségi közlemény: 1989.05.12.] — [A szerző ismertetése és cím nélküli szerkesztőségi közlemény: Mégsem száll le ma repülőgép...] *Somogyi Néplap*, XLV. évf. (1989) 110. sz. (május 12.) 7. p. HU ISSN 0201-1336
- [Szerkesztőségi közlemény: 1990.03.25.] — [A szerző ismertetése és cím nélküli szerkesztőségi közlemény: Az irányítótorny és a fogadóépület a készülő...] *Dunántúli Napló*, XLVII. évf. (1990) 81. sz. (március 25.) 6. p. HU ISSN 0133-2007
- [Szerkesztőségi közlemény: 1992.04.12.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Új Dunántúli Napló*, III. évf. (1992) 102. sz. (április 12.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- [Szerkesztőségi közlemény: 1995.10.05.] — [A szerző ismertetése és cím nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Új Dunántúli Napló*, VI. évf. (1995) 272. sz. (október 5.) 4. p. HU ISSN 0865-9133
- Szerződést kötött az új tulajdonos Ferihegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Szerződést kötött az új tulajdonos Ferihegyen. *Petőfi Népe*, LXII. évf. (2007) 108. sz. (május 10.) 6. p. HU ISSN 0133-235X
- SZÍJ — SZÍJ Jolán: Egy vörös repülő emlékeiből. *Hadtörténelmi Közlemények*, XXVI. évf. (új folyam; 1979) 1. sz. 126–128. p. HU ISSN 0017-6540
- SZILÁGYI — SZILÁGYI Béla: Vietnámi embercsempész. *Kurír*, IV. évf. (1993) 167. sz. (június 21.) 2. p. HU ISSN 0865-9001
- SZILAS — SZILAS Zoltán: „Ez aztán a vendégsereg!” [Átvétel a *Képes* 7 című folyóiratból] *Békes Megyei Népiújság*, XLV. évf. (1990) 194. sz. (augusztus 18.) 10. p. HU ISSN 1215-1068
- SZILVÁSI: A légirendészeti őrsön. — SZILVÁSI Ferenc: A légirendészeti őrsön. *Magyar Rendőr*, XXIX. évf. (1975) 25. sz. (június 19.) 16. p. (HU ISSN 0230-192X)
- SZILVÁSI: Repülőtéren... — SZILVÁSI Ferenc: Repülőtéren Vasúti hídnál Rádióállomáson. *Magyar Rendőr*, XXIX. évf. (1975) 4. sz. 16. p. (HU ISSN 0230-192X)
- (szl) — (szl): Antik hangszereket csempészték Ferihegyen. *Petőfi Népe*, LX. évf. (2005) 229. sz. (szeptember 30.) 18. p. HU ISSN 0133-235X
- Szovjet ember járt először a világűrben. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Szovjet ember járt először a világűrben. *Petőfi Népe*, XVI. évf. (1961) 86. sz. (április 13.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- SZÓKE Margit — SZÓKE Margit: Heroin a ruhászsákokban. *Új Dunántúli Napló*, XIV. évf. (2003) 130. sz. (május 14.) 10. p. HU ISSN 0865-9133
- SzSzandra — Sz. Szandra: Húsz magyarról nem tudnak semmit. *Hídlap*, III. évf. (2005) 2. sz. (január 5.) 1. p. HU ISSN 1785-0592
- SZÚDY — SZÚDY Gyula: Godard kapitány léggömbje. *Vasárnapi Újság*, XLIII. évf. (1896) 29. sz. (július 19.) 481–482. p.
- SZÜCS: Szöktetés a Palace-ból. — SZÜCS (?): Szöktetés a Palace-ból. *Esti Hírlap*, XXIV. évf. (1979) 207. sz. (szeptember 4.) 12. p. HU ISSN 1589-4606
- SZÜCS Brigitta Zita — SZÜCS Brigitta Zita: Orrszarvúból esernyőtartó. *Petőfi Népe*, LXV. évf. (2010) 6. sz. (január 8.) 11. p. HU ISSN 0133-235X

SZÜCS József	— SZÜCS József: A főváros 18 és fél repülőterének történetéből. <i>Follow Me</i> , I. rész: II. évf. (2003) 6. sz. 16. p. ; II. rész: II. évf. (2003) 7. sz. 14. p. ; III. rész: II. évf. (2003) 8. sz. 14–15. p. ; IV. rész: II. évf. (2003) 9. sz. 12. p. HU ISSN —
Szünetel a közlekedés Bécs és Budapest között.	— [A szerző ismertetése nélkül, a <i>Siebenbürgerisch-Deutsches Tagblatt</i> folyóirattól átvett szerkesztőségi közlemény.] Szünetel a közlekedés Bécs és Budapest között. <i>Nyírvidék</i> , XL. évf. (1919) 104. sz. (május 10.) 1. p.
Szünetel a Ivovi járat.	— [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Szünetel a Ivovi járat. <i>Új Néplap</i> , V. évf. (1994) 88. sz. (április 15.) 3. p. HU ISSN 0865-915X
Szünetelő közel-keleti repülőjáratok.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Szünetelő közel-keleti repülőjáratok. <i>Új Dunántúli Napló</i> , I. évf. (1990) 121. sz. (augusztus 3.) 4. p. HU ISSN 0865-9133
T. M.	— T. M.: Tupoljev helyett Fokker. <i>Új Dunántúli Napló</i> , VI. évf. (1995) 304. sz. (november 7.) 7. p. HU ISSN 0865-9133
TA SR: Három áldozat.	— [A <i>Tlačová agentúra Slovenskej republiky</i> közleménye.] Három áldozat. <i>Új Szó</i> , XLIX. évf. (1996) 200. sz. (augusztus 27.) 2. p. SK ISSN 1335-7050
TABÁK	— TABÁK Endre: Az első órák Firenzében. <i>Népsport</i> , XV. évf. (1959) 245. sz. (november 27.) 1. p. (HU ISSN 0237-3769)
TÁBORI	— TÁBORI Kornél: Egy lángész tragédiája. <i>Tolnai Világlapja</i> , XL. évf. (1938) 6. sz. 35–36. p.
Tájékoztató a kijevei repülőgép-szerencsétlenség okainak eddigi vizsgálatairól.	— [<i>MTI</i> közlemény.] Tájékoztató a kijevei repülőgép-szerencsétlenség okainak eddigi vizsgálatairól. <i>Dunántúli Napló</i> , XXVIII. évf. (1971) 237. sz. (október 8.) 1. p. (HU ISSN 0133-2007)
TAKÁCS: Bírótság előtt a milliomos devizacsalo, ...	— TAKÁCS [?]: Bírótság előtt a milliomos devizacsalo, Egedy „bankára”. <i>Népszava</i> , XCIV. évf. (1966) 139. sz. (június 14.) 8. p. (HU ISSN 1418-1649)
TAKÁCS: Hétfőtől: NATO-gyakorlat hazánkban.	— TAKÁCS [?]: Hétfőtől: NATO-gyakorlat hazánkban. <i>Békés Megyei Hírlap</i> , LI. évf. (1996) 167. sz. (július 18.) 2. p. HU ISSN 1215-1068
TAKÁCS István: Egyre több az utas.	— TAKÁCS István: Egyre több az utas. Új terminál épül Sármelléken. A Határőrség is beleszólhatott. <i>Határőr</i> , VII. (LX.) évf. (2005) 12. sz. 5. p. HU ISSN 1419-5380
TAKÁCS István: Sármellék, nemzetközi repülőtér.	— TAKÁCS István: Sármellék, nemzetközi repülőtér. <i>Határőr</i> , VI. (LIX.) évf. (2004) 8. sz. 4–5. p. HU ISSN 1419-5380
TAKÁCS István: Sármelléki szolgálatba lépés.	— TAKÁCS István: Sármelléki szolgálatba lépés. Egy volt szovjet katonai repülőtér jelene. <i>Határőr</i> , IX. (LXII.) évf. (2007) 1. sz. 8–9. p. HU ISSN 1419-5380
TAKÁCS Viktor	— TAKÁCS Viktor: Reggeli Szegeden – szieszta Triesztben. <i>Délmagyarország</i> , LXX-XIII. évf. (1993) 256. sz. (november 3.) Gazdasági melléklet IV. p. HU ISSN 0133-025X
TAKÁCS Zoltán	— TAKÁCS Zoltán: Állandó határra várva. <i>Új Dunántúli Napló</i> , XIII. évf. (2002) 15. sz. (január 16.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
TAMÁS György	— TAMÁS György: Repülőstörténetek 1919-ből. <i>Heves megyei Népiújság</i> , I. rész: XXX. évf. (1979), 125. sz. (május 31.) 4. p. ; II. rész: XXX. évf. (1979), 126. sz. (június 1.) 4. p. ; III. rész: XXX. évf. (1979), 127. sz. (június 2.) 4. p. HU ISSN 0133-0705
TAMÁSI	— TAMÁSI [Rita]: A levegő és a víz éber rendőrbiztosa. <i>Somogyi Hírlap</i> , V. évf. (1994) 108. sz. (május 9.) 8. p. HU ISSN 0865-9125
TANYIK	— TANYIK József: A legkorszerűbb kisrepülőtér. Debreceni légi átkelőhely. <i>Határőr</i> , IX. (LXII.) évf. (2007) 4. sz. 17. p. HU ISSN 1419-5380
Tartozik az SFOR a Határőrségnek.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Tartozik az SFOR a Határőrségnek. <i>Somogyi Hírlap</i> , VIII. évf. (1997) 164. sz. (július 16.) 1. p. HU ISSN 0865-9125
Teknősmető Malév.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Teknősmető Malév. <i>Légiközlekedés</i> , XXX. évf. (2002) 5. sz. 1. p. HU ISSN —
Téli menetrend a MALÉV-nál. [1982]	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Téli menetrend a MALÉV-nál. <i>Népszava</i> , CX. évf. (1982) 251. sz. (október 26.) 8. p. HU ISSN 1418-1649
Téli menetrend a Malévnál. [1992]	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Téli menetrend a Malévnál. <i>Pest Megyei Hírlap</i> , XXXVI. évf. (1992) 250. sz. (október 22.) 24. p. HU ISSN 1215-847X
Teljes biztonsági készség itthon is.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Teljes biztonsági készség itthon is. <i>Új Néplap</i> , II. évf. (1991) 15. sz. (január 18.) 2. p. HU ISSN 0865-915X
Temesvárra menetrendszerint.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Temesvárra menetrendszerint. <i>Légiközlekedés</i> , XXV. évf. (1997) 3. sz. (március) 21. p. HU ISSN —
The Aerial Post at Allahabad.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] The Aerial Post at Allahabad. [Légi posta Allahabadban.] <i>Flight</i> , III. évf. (1911) 12. (117.) sz. (március 25.), 265. p.

- The Balkan Aerial Express. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] The Balkan Aerial Express. [A Balkán Légi Expressz.] *Flight*, VIII. évf. (1916) 32. (398.) sz. (augusztus 10.) 685. p.
- The Empire Air Routes. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] The Empire Air Routes. Effect of Italy's Declaration of War. [A birodalmi légi útvonalak. Olaszország hadüzenetének hatásai.] *Flight*, XXXVII. évf. (1940) 1644. sz. (június 27.) 562. p.
- The first British aviation bill. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] The first British aviation bill. [Az első brit repülési törvény.] *Flight*, III. évf. (1911) 22. (127.) sz. (június 3.) 481. p.
- The French Law of the Air. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] The French Law of the Air. [Francia törvény a levegőről.] *Flight*, III. évf. (1911) 48. (153.) sz. (december 2.) 1043. p.
- The „Gerle 13” biplane. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] The „Gerle 13” biplane. [A „Gerle 13” kétfedeles repülőgép.] *Flight*, XXV. évf. (1933) 37. (1290.) sz. (szeptember 14.) 916. p.
- The Statesman's Year-Book, 1962.* STEINBERG, S. H. (szerk.): *The Statesman's Year-Book, 1962.* [Az államférfik évkönyve, 1962.] London, 1962, Macmillan & Co. Ltd. 1702 p.
- The Statesman's Year-Book, 1967–1968.* STEINBERG, S. H. (szerk.): *The Statesman's Year-Book, 1967–1968.* [Az államférfik évkönyve, 1967–1968.] London, 1967, Macmillan & Co. Ltd. 1737 p.
- The Statesman's Year-Book, 1972–1973.* PAXTON, John (szerk.): *The Statesman's Year-Book, 1972–1973.* [Az államférfik évkönyve, 1972–1973.] London, 1972, Macmillan & Co. Ltd. 1565 p. (UK I)SBN 333-12406-5
- The Statesman's Year-Book, 1977–1978.* PAXTON, John (szerk.): *The Statesman's Year-Book, 1977–1978.* [Az államférfik évkönyve, 1977–1978.] London, 1977, Macmillan & Co. Ltd. 1572 p. (UK I)SBN 333-19449-7
- TIBAY: Pilótahibára gyanakszanak. — TIBAY Gábor: Pilótahibára gyanakszanak. *Petőfi Népe*, LXI. évf. (2006) 22. sz. (január 26.) 6. p. HU ISSN 0133-235X
- TIBAY: Sikertörténet vagy pazarlás? — TIBAY Gábor: Sikertörténet vagy pazarlás? *Petőfi Népe*, LX. évf. (2005) 288. sz. (december 9.) 1., 6. p. HU ISSN 0133-235X
- TÍMÁR — TÍMÁR Kriszta: Költöző gépmadarak. *Délmagyarország*, LXXXIX. évf. (1999) 155. sz. (július 6.) 5. p. HU ISSN 0133-025X
- Tizenkét magasrangú ÁVH tisztelet fogtak el a repülőtéren. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Tizenkét magasrangú ÁVH tisztelet fogtak el a repülőtéren. *Igazság*, I. évf. (1956) 8. sz. (november 2.) 2. p.
- Tizenkétmillió ékszerlopás Ferihegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Tizenkétmillió ékszerlopás Ferihegyen. *Petőfi Népe*, LXIV. évf. (2009) 44. sz. (február 21.) 10. p. HU ISSN 0133-235X
- Tizenötgólos futballparádé a Népstadionban. — [?] Zsolt:Tizenötgólos futballparádé a Népstadionban. *Magyar Nemzet*, XX. évf. (1964) 133. sz. (június 9.) 6. p.
- TNT launches Hungarian venture. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] TNT launches Hungarian venture. *Flight International*, CXXXIV. évf. (1988) 4138. sz. (november 5.) 3. p. UK ISSN 0015-3710
- TOMFORDE — TOMFORDE, Anna: Czech hijackers expect to stay. [A cseh repülőgép-eltérítők várhatóan maradnak.] *The Guardian*, CLXIX. évf. (1989) (március 30.) UK ISSN 0261-3077
Web: <http://www.theguardian.com/world/1989/mar/30/germany.f romthearchive> (megtekintve: 2016.02.29., 23:00)
- TORNYAI — TORNYAI Miklós: A kiskunhalasi határőrség története. In: *Határrendészeti Tanulmányok*, III. évf. (2006) 3. sz. (2006/1. sz. ; 8836/2006), 28–55. p. HU ISSN 1786-2345
- TORONYI: Kimenekítik a magyarokat. — TORONYI A. [Attila?]: Kimenekítik a magyarokat. *Új Dunántúli Napló*, XV. évf. (2004) 354. sz. (december 29.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- TORONYI: Szökőár után járvány. — TORONYI A. [Attila?]: Szökőár után járvány. *Új Dunántúli Napló*, XV. évf. (2004) 355. sz. (december 30.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- TÓTH — TÓTH Béla: Járatnyitás orchideákkal. *AERO magazin*, XVIII. évf. (2016) 4. sz. 80–81. p. HU ISSN 1419-4074
- TÖ. ME.–SK.: Nidosi Imre a népbíróság előtt. — TÖ. ME.–SK.: Nidosi Imre a népbíróság előtt. *Magyar Országos Tudósító*, XXX. évf. (1948) június 24., 1. kiadás (07:00). MNL MOL K. szekció 1948. június/2
- Többségük dédelgeti az amerikai álmot. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Többségük dédelgeti az amerikai álmot. *Pest Megyei Hírlap*, XXXIV. évf. (1990) 165. sz. (július 16.) 2. p. HU ISSN 1215-847X
- Traffic. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Traffic. [Közlekedés.] *Flight*, XLV. évf. (1944) 1847. sz. (május 18.) 530. p.

TRENCSENYI	— TRENCSENYI Zoltán: Zsiráf az égben. 41–43. p. In CSÉMI Klára et al.: <i>MALÉV-sztorik. Pilóták és stewardessek igaz történetei.</i> [Budapest, 2012,] Népszabadság Zrt. 82 p. /Népszabadság top-kiadványok, HU ISSN 1787-5633/
TRENCSENYI-WALDAPFEL	— TRENCSENYI-WALDAPFEL Imre: <i>Görög regék és mondák.</i> Budapest, 2016, Móra Kiadó. 397 p. HU ISSN 978-963-415-273-6
Tripláz a Jet2.com Budapest-ról.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Tripláz a Jet2.com Budapestről. <i>Új Szó</i> , LXV. évf. (2012) 81. sz. (április 5.) 14. p. HU ISSN 1335-7050
Turista repülőjárat.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Turista repülőjárat. <i>Somogyi Hírlap</i> , VII. évf. (1996) 100. sz. (április 29.) 6. p. HU ISSN 0865-9125
Tűz Ferihegyen. (2000)	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Tűz Ferihegyen. <i>Nógrád Megyei Hírlap</i> , XI. évf. (2000) 23. sz. (január 28.) 5. p. HU ISSN 1215-9042
Tűz Ferihegyen. (2003)	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Tűz Ferihegyen. <i>Békés Megyei Hírlap</i> , LVIII. évf. (2003) 33. sz. (február 8.) 15. p. HU ISSN 1215-1068
U Thant, az ENSZ főtítkára Budapestre érkezett.	— [<i>MTI</i> közlemény.] U Thant, az ENSZ főtítkára Budapestre érkezett. <i>Petőfi Népe</i> , XVIII. évf. (1963) 152. sz. (július 2.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
U Thant elutazott Magyarországról.	— [<i>MTI</i> közlemény.] U Thant elutazott Magyarországról. <i>Petőfi Népe</i> , XVIII. évf. (1963) 152. sz. (július 4.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
UDVARY	— UDVARY Jenő: Magyarország légiforgalma 1925-ben. <i>Csendőrségi Lapok</i> , XVI. évf. (1926) 9. sz. (május 1.) 272–274. p.
Új, rendszeres repülőjárat Ukrajnába.	— [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Új, rendszeres repülőjárat Ukrajnába. <i>Heves Megyei Hírlap</i> , IV. évf. (1993) 159. sz. (július 10–11.) 13. p. HU ISSN 0865-9109
Új belföldi légi szolgáltatás.	— [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Új belföldi légi szolgáltatás. Repülőjárat Pécs és Budapest között. <i>Új Dunántúli Napló</i> , III. évf. (1992) 112. sz. (április 23.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
Új célállomásunk Zágráb.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Új célállomásunk Zágráb. <i>Légiközlekedés</i> , XXVII. évf. (1999) 7. sz. (augusztus) 1. p. HU ISSN —
Új fapadosok Budapesten.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Új fapadosok Budapesten. <i>Új Szó</i> , LVII. évf. (2004) 100. sz. (április 30.) 15. p. SK ISSN 1335-7050
Új járat, két új gép, újabb zöld folyosó.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Új járat, két új gép, újabb zöld folyosó. <i>Dolgozók Lapja</i> , XXXIV. évf. (1981) 14. sz. (január 17.) 3. p. HU ISSN 0133-140X
Új légijárat.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Új légijárat. <i>Esti Hírlap</i> , XVII. évf. (1972) 146. sz. (június 23.) (HU ISSN 1589-4606)
Új légitársaság Budapesten.	— Új légitársaság Budapesten. <i>Légiközlekedés</i> , XXX. évf. (2002) 5. sz. HU ISSN —
Új menetrend, több járat.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Új menetrend, több járat. <i>Új Dunántúli Napló</i> , IX. évf. (1998) 88. sz. (március 30.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
Új menetrend új járatokkal a MALÉV-nál.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Új menetrend új járatokkal a MALÉV-nál. <i>Dunántúli Napló</i> , XLVII. évf. (1990) 70. sz. (március 12.) 2. p. HU ISSN 0133-2007
Új repülőjárat. (1956)	— [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Új repülőjárat. <i>Esti Budapest</i> , V. évf. (1956) 243. sz. (október 15.) 4. p.
Új repülőjárat. (1983)	— [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Új repülőjárat. <i>Népszabadság</i> , XLI. évf. (1983) 75. sz. (március 30.) 8. p. HU ISSN 0133-1752
Új repülőjárat. (1993)	— [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Új repülőjárat. <i>Heves Megyei Hírlap</i> , IV. évf. (1993) 224. sz. (szeptember 25–26.) 13. p. HU ISSN 0865-9109
Új repülőjáratok.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Új repülőjáratok. <i>Heves Megyei Népiújság</i> , XXXVIII. évf. (1987) 214. sz. (szeptember 11.) 8. p. HU ISSN 0133-0705
Újabb fapadosok várhatók idén tavasztól Ferihegyen.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Újabb fapadosok várhatók idén tavasztól Ferihegyen. <i>Petőfi Népe</i> , LXI. évf. (2006) 80. sz. (április 5.) 10. p. HU ISSN 0133-235X
Újabb két áldozata van a budapesti bombázásnak.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újabb két áldozata van a budapesti bombázásnak. <i>Délmagyarország</i> , XVIII. évf. (1942) 204. sz. (szeptember 10.) 2. p.
Újabb külföldi út előtt az Állami Népi Együttes.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újabb külföldi út előtt az Állami Népi Együttes. <i>Petőfi Népe</i> , XXIII. évf. (1968) 280. sz. (november 29.) 4. p. HU ISSN 0133-235X
Újabb légi járatok Nagy-Britanniába.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újabb légi járatok Nagy-Britanniába. <i>Új Dunántúli Napló</i> , XV. évf. (2004) 325. sz. (november 28.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
Újabb lépés a regionális vezető szerep felé.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újabb lépés a regionális vezető szerep felé. <i>Légiközlekedés</i> , XXVII. évf. (1999) 9. sz. (szeptember) 1. p.

- p>Újabb magyar csoport utazott Saigonba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újabb magyar csoport utazott Saigonba.
- Petőfi Népe*
- , XXVIII. évf. (1973) 45. sz. (február 23.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
p>Újabb magyar csoport utazott Vietnamba. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újabb magyar csoport utazott Vietnamba.
- Petőfi Népe*
- , XXVIII. évf. (1973) 39. sz. (február 16.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
p>Újabb óvintézkedés. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újabb óvintézkedés.
- Somogyi Hírlap*
- , XII. évf. (2001) 55. sz. (március 6.) 8. p. HU ISSN 0865-9125
p>Újabb pillér a MALÉV hídhoz. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újabb pillér a MALÉV hídhoz.
- Magyar Hírlap*
- , XXII. évf. (1989) 151. sz. (június 30.) HU ISSN 0133-1906
p>Újabb segély Sziciliának. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újabb segély Sziciliának.
- Pest Megyei Hírlap*
- , XII. évf. (1968) 62. sz. (március 14.) 1. p. (HU ISSN 1215-847X)
p>Újítások a légiforgalomban. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újítások a légiforgalomban.
- A Közlekedés*
- , VI. évf. (1934) 9. sz. (szeptember) 126. p.
p>Újonnan szabályozták az utazási vámtarifát. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újonnan szabályozták az utazási vámtarifát.
- Délmagyarország*
- , LII. évf. (1962) 157. sz. (július 7.) 5. p. (HU ISSN 0133-025X)
p>Újra itthon a legjobbak. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újra itthon a legjobbak.
- Dunántúli Napló*
- , XXXVI. évf. (1976) 214. sz. (augusztus 4.) 8. p. HU ISSN 0133-2007
p>Újraindul a Malév bejrúti járata. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Újraindul a Malév bejrúti járata.
- Petőfi Népe*
- , XLVI. évf. (1991) 97. sz. (április 26.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
p>UJVÁRI — UJVÁRI G.: Balatonkiliti ismét fogad külföldi gépeket.
- Új Dunántúli Napló*
- , V. évf. (1994) 140. sz. (május 22.) 1., 5. p. HU ISSN 0865-9133
p>Ukrán légijárat. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Ukrán légijárat.
- Új Dunántúli Napló*
- , V. évf. (1994) 238. sz. (augusztus 29.) 9. p. HU ISSN 0865-9133
p>Útlevel-ellenőrzés számítógéppel. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Útlevel-ellenőrzés számítógéppel.
- Hét*
- (a CSEMADOK KB képes hetilapja), XX. évf. (1975) 35. sz. (október 15.) 27. p.
p>Útnak indult Dél-Vietnamba a nemzetközi ellenőrző és felügyelő bizottságban résztvevő magyar küldöttség. — [
- MTI*
- közlemény.] Útnak indult Dél-Vietnamba a nemzetközi ellenőrző és felügyelő bizottságban résztvevő magyar küldöttség. Ünnepléses búcsúztatás a Feriegyi repülőtéren.
- Nógrád*
- , XXIX. évf. (1973) 22. sz. (január 27.) 2. p. HU ISSN 0133-1558
p>Utóhangok a magyar repülőpóstházhoz. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Utóhangok a magyar repülőpóstházhoz.
- Philatelia*
- , V. évf. (1918) 9. (48.) sz. (szeptember) 134–135. p.
p>Úton a VDK-ba a magyar párt- és kormányküldöttség. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Úton a VDK-ba a magyar párt- és kormányküldöttség.
- Petőfi Népe*
- , XXVII. évf. (1972) 27. sz. (február 2.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
p>Üdítősdobozba rejtett ékszereket találtak... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Üdítősdobozba rejtett ékszereket találtak a vámosok Feriegyen.
- Petőfi Népe*
- , LXI. évf. (2006) 152. sz. (július 1.) 10. p. HU ISSN 0133-235X
p>Ülésezett a tárcaközi koordinációs bizottság. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Ülésezett a tárcaközi koordinációs bizottság. Lázár György helyzetelemzése.
- Dunántúli Napló*
- , XLIV. évf. (1987) 13. sz. (január 14.) 1. p. HU ISSN 0133-2007
p>Üzembe állnak a TU 154-esek. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Üzembe állnak a TU 154-esek.
- Dunántúli Napló*
- , XXXI. évf. (1974) 88. sz. (március 30.) 5. p. (HU ISSN 0133-2007)
p>V. D. — V. D.: Feriegyi találkozás.
- Képes Sport*
- , IV. évf. (1957) 37. sz. (december 3.) [15. p.]
p>VG — VG: Kinőhetik magukat a vidéki repülőterek.
- Heves Megyei Hírlap*
- , XIX. évf. (2008) 65. sz. (március 18.) 6. p. HU ISSN 0865-9109
p>V. G. P. — V. G. P.: Tizenegy éves kolumbiai potyautas járt Feriegyen.
- Vasárnapi Hírek*
- , XIV. évf. (1998) 11. sz. (március 15.) HU ISSN 0237-0638
p>V. J. – V. M. — V. J. – V. M.: A ciprusi válság és következményei.
- Világgazdaság*
- , VI. évf. (1974) 156. (1406.) sz. (augusztus 15.) 1. p. HU ISSN 0042-6148
p>V. M.: Ryanair: leépítés Budapesten. — V. M.: Ryanair: leépítés Budapesten.
- Heves Megyei Hírlap*
- , XXIII. évf. (2012) 274. sz. (november 23.) 6. p. HU ISSN 0865-9109
p>V. M.: Forog az idegen. — V. M.: Forog az idegen. Félmillióan a somogyi határállomásokon.
- Somogyi Hírlap*
- , IV. évf. (1993) 215. sz. (szeptember 15.) 3. p. HU ISSN 0865-9125

V. P.	— V. P.: Aláírták a magyar–holland légiforgalmi egyezményt. <i>Népakarat</i> , II. évf. (1957) 123. sz. (május 29.) 8. p.
VÁGI	— VÁGI Attila: „A magyarok jó emberek.” Az első kő a berlini falból. <i>Rubicon</i> , XXX. évf. (2019) 335. sz. (2019/7. sz.) 64–71. p. HU ISSN 0865-6347
VÁGVÖLGYI	— VÁGVÖLGYI Ádám: <i>A Junkers F-13. A Junkers repülőgépek története 1909-től 1932-ig</i> . Budapest, 1990, Közlekedési Múzeum. 140 p. HU ISBN —
VAJDA	— VAJDA Pál: A magyar repülés történetéből. A magyar repülés története és magyar-nyelvű bibliográfiája. <i>Technikatörténeti Szemle</i> , III. évf. (1964) 1–2. sz. 167–210. p. HU ISSN 0497–056X
Valamennyi közút járható.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Valamennyi közút járható. <i>Dunántúli Napló</i> , XXVIII. évf. (1971) 8. sz. (január 10.) 4. p. HU ISSN 0133-2007
VALÉR	— VALÉR Sándor Pál: Alpár Gitta és Fröhlich Julika hazarepült Budapestre. <i>Ujság</i> , XI. évf. (1936) 73. sz. (március 28.) 3. p.
Változás a D. L. H. járatában.	— [Szerkesztőségi közlemény.] Új Változás a D. L. H. járatában. <i>A Közlekedés</i> , VIII. évf. (1936) 1. sz. (január) 15. p.
Változások a mátyásföldi rendőrkapitányságon.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Változások a mátyásföldi rendőrkapitányságon. <i>Rákos Vidéke</i> , XXXVII. évf. (1937) 31. sz. (augusztus 1.) 2. p.
Vámhivatalok, vámkirendeltségek és vámbemondó-örsök jegyzéke.	— Vámhivatalok, vámkirendeltségek és vámbemondóörsök jegyzéke. <i>Értesítő a magyar királyi vámhivatalok részére</i> , XVI. évf. (1938) 21. sz. 137–142. p.
Vámjog és „színtévesztés”.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Vámjog és „színtévesztés”. <i>Népsport</i> , XLIV. évf. (1988) 167. sz. (július 15.) 7. p. HU ISSN 0133-1809
Vámtrükk.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vámtrükk. <i>Petőfi Népe</i> , XLIX. évf. (1994) 181. sz. (augusztus 3.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
Vámviszaélések.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vámviszaélések. <i>Új Dunántúli Napló</i> , IV. évf. (1993) 346. sz. (december 19.) 4. p. HU ISSN 0865-9133
VÁNDOR: Fehérköpenyesek a repülőtéren.	— VÁNDOR [?]: Fehérköpenyesek a repülőtéren. <i>Népszava</i> , XCIII. évf. (1965) 203. sz. (augusztus 29.) 4. p. (HU ISSN 1418-1649)
VÁNDOR Károly	— VÁNDOR Károly: A szovjet légierő és Mátyásföld 1945–1947. 126–128. p. In CZIGLER Klára (szerk.): <i>100 éves a Mátyásföldi Repülőtér</i> . Budapest, 2017, Kertvárosi Helytörténeti és Emlékezet Központ. 164 p. HU ISBN 978-963-12-9451-4 / Kertvárosi Helytörténeti Füzetek 44. HU ISSN 1586-0906/
VARGA – SAJTOS	— VARGA [?] – SAJTOS Zoltán: Ismét repülhetünk nonstop New Yorkba. <i>AERO magazin</i> , XIX. évf. (2017) 8. sz. 14–16. p. HU ISSN 1419-4074
VARJASI	— VARJASI Farkas Csaba (szerk.): <i>MALÉV 66 év. Adatok, tények és a közös emlékeink</i> . [Budapest, 2012,] Népszabadság Zrt. 98 p. /Népszabadság top-kiadványok, HU ISSN 1787-5633/
VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma.	— VÁRSZEGHY János: Magyarország légiforgalma. <i>Magyar Statisztikai Szemle</i> , II. évf. (1924) 1. sz. 11–14. p.
VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma az 1926. évben.	— VÁRSZEGHY János: Magyarország légiforgalma az 1926. évben. <i>Magyar Statisztikai Szemle</i> , V. évf. (1927) 3. sz. 228–231. p.
VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1929-ben.	— VÁRSZEGHY János: Magyarország légiforgalma 1929-ben. <i>Magyar Statisztikai Szemle</i> , VIII. évf. (1930) 3. sz. 201–207. p.
VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1930-ban.	— VÁRSZEGHY János: Magyarország légiforgalma 1930-ban. <i>Magyar Statisztikai Szemle</i> , IX. évf. (1931) 3. sz. 277–283. p.
VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1931-ben.	— VÁRSZEGHY János: Magyarország légiforgalma 1931-ben. <i>Magyar Statisztikai Szemle</i> , X. évf. (1932) 4. sz. 283–287. p.
VÁRSZEGHY: Magyarország légiforgalma 1932-ben.	— VÁRSZEGHY János: Magyarország légiforgalma 1932-ben. <i>Magyar Statisztikai Szemle</i> , XI. évf. (1933) 3. sz. 187–190. p.
VÁRSZEGHY: Magyarország 1934. évi légiforgalma.	— VÁRSZEGHY János: Magyarország 1934. évi légiforgalma. <i>Magyar Statisztikai Szemle</i> , XIII. évf. (1935) 8. sz. 702–707. p.
VÁRSZEGHY: Magyarország 1935. évi légiforgalma.	— VÁRSZEGHY János: Magyarország 1935. évi légiforgalma. <i>Magyar Statisztikai Szemle</i> , XIV. évf. (1936) 9. sz. 801–807. p.
VÁRSZEGHY: Magyarország 1936. évi légiforgalma.	— VÁRSZEGHY János: Magyarország 1936. évi légiforgalma. <i>Magyar Statisztikai Szemle</i> , XV. évf. (1937) 9. sz. 827–832. p.
VE. – GY14.	— [MTI közlemény.] VE. – GY14.: A New York és Kalkutta között közlekedő repülőgép Budapesten is leszáll. <i>M. T. I.</i> , 1946. február 13-ai 25. kiadás (14:40)
Vécére ment a kaméleon a ferihegyi repülőtéren.	— [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vécére ment a kaméleon a ferihegyi repülőtéren. <i>Tolnai Népiújság</i> , XVIII. évf. (2007) 274. sz. (november 24.) 10. p. HU ISSN 0865-9028

- Védrines és Bonnier. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Védrines és Bonnier. *Pesti Napló*, LXIV. évf. (1913) 277. sz. (november 23.) 16. p.
- Vedrines Flies from Nancy to Prague. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vedrines Flies from Nancy to Prague. [Vedrines Nancy-ból Prágába repül.] *Flight*, V. évf. (1913) 48. (257.) sz. (november 29.) 1308. p.
- Vedrines Reaches Cairo. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vedrines Reaches Cairo. [Vedrines eléri Kairót.] *Flight*, VI. évf. (1914) 1. (262.) sz. (január 3.) 22. p.
- Vedrines' Thrilling Experience. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vedrines' Thrilling Experience. [Vedrines izgalmas élménye.] *Flight*, V. évf. (1913) 49. (258.) sz. (december 6.) 1336. p.
- VÉG: Hökamerás átvizsgálás Ferihegyen. — VÉG Márton: Hökamerás átvizsgálás Ferihegyen. *Somogyi Hírlap*, XX. évf. (2009) 102. sz. (május 2.) 7. p. HU ISSN 0865-9125
- VÉG: Negyedik nekifutásra ezúttal 127 koncessziót osztottak ki. — VÉG Márton: Negyedik nekifutásra ezúttal 127 koncessziót osztottak ki. *Heves Megyei Hírlap*, XXV. évf. (2014) 64. sz. (március 18.) 5. p. HU ISSN 0865-9109
- Véget ért Nasszer Szovjetunióban tett látogatása. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Véget ért Nasszer Szovjetunióban tett látogatása. Péntek délelőtt átutazott Budapesten Gamal Abdel Nasszer. *Petőfi Népe*, III. évf. (1958) 115. sz. (május 17.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- Véget ért a labdarúgó-keret rövid szabadsága. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Véget ért a labdarúgó-keret rövid szabadsága. *Békés Megyei Népszerűség*, XXI. évf. (1966) 142. sz. (június 17.) 7. p. (HU ISSN 1215-1068)
- Véget értek a hivatalos magyar-szovjet tárgyalások. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Véget értek a hivatalos magyar-szovjet tárgyalások. *Dunántúli Napló*, XXXVI. évf. (1979) 149. sz. (június 2.) 1–2., 5. p. HU ISSN 0133-2007
- VÉGH — VÉGH Gyula: Budapest–Helsinki. *Repülés*, XVIII. évf. (1965) 10. sz. (október 1.) 18. p.
- Versenyben a Nappal. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Versenyben a Nappal. *Petőfi Népe*, XXIII. évf. (1968) 215. sz. (szeptember 13.) 4. p. HU ISSN 0133-235X
- Vesztegetett volna. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vesztegetett volna. *Somogyi Hírlap*, XII. évf. (2001) 198. sz. (augusztus 25.) 7. p. HU ISSN 0865-9125
- Veszteségek a Malévnál. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Veszteségek a Malévnál. *Új Szó*, LII. évf. (1999) 86. sz. (április 26.) 8. p. SK ISSN 1335-7050
- Vésztőn elfogtak egy orosz repülőgépet. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] Vésztőn elfogtak egy orosz repülőgépet. *Egyetértés*, I. évf. (1919) 29. sz. (június 5.) 2. p.
- VETŐ — VETŐ József: Északi útjegyzetek. *Népszabadság*, II. évf. (1957) 152. sz. (június 29.) 12. p. (HU ISSN 0133-1752)
- VG — VG: Jól indult az idei év a Ferihegyi repülőtéren. *Petőfi Népe*, LXVI. évf. (2011) 43. sz. (február 21.) 6. p. HU ISSN 0133-235X
- VIDA — VIDA István: Egyetemi és főiskolás diákmozgalom 1956-ban. 11–28. p. In OSVÁTH Zsolt – ZSIDI Vilmos (szerk.): *Magyarországi felsőoktatási intézmények az 1956-os forradalomban és szabadságharcban*. Budapest, 2007, Magyar Felsőoktatási Levéltári Szövetség. HU ISBN 978-963-9639-18-8 /Magyar Felsőoktatási Levéltári Szövetség kiadványai, 3. HU ISSN 1589-0252/
- Vienna set to compete for passengers. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vienna set to compete for passengers. *Flight International*, CXXV. évf. (1984) 3915. sz. (május 19.) 1311. p. UK ISSN 0015-3710
- Vienna to Budapest and Back. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vienna to Budapest and Back. [Bécsből Budapestre, és vissza.] *Flight*, III. évf. (1911) 26. (131.) sz. (július 1.) 577. p.
- Vietnámi invázió. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Vietnámi invázió. *Petőfi Népe*, XLVIII. évf. (1993) 135. sz. (június 12.) 1. p. HU ISSN 0133-235X
- Viking D-ABEL of Lufttransport Union... — [Szerkesztőségi közlemény, cím nélkül: Viking D-ABEL of Lufttransport Union...] *Flight*, XLVIII. sz. (1956) 2483. sz. (augusztus 24.) 280. p.
- Vilnuszai járat. — [Szerkesztőségi közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Vilnuszai járat. *Új Néplap*, IV. évf. (1993) 291. sz. (december 14.) 4. p. HU ISSN 0865-915X
- Visszatért a kozmoszból a szovjet–magyar űrhajós. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi cikk.] Visszatért a kozmoszból a szovjet–magyar űrhajós. *Petőfi Népe*, XXXV. évf. (1980) 129. sz. (június 4.) 1–2. p. HU ISSN 0133-235X
- Vitorlázógéppel a Kárpátokon át... — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vitorlázógéppel a Kárpátokon át... *Népsport*, XII. évf. (1956) 141. sz. (július 15.) 4. p.

- Vitorlázórepülők világ bajnoksága. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Vitorlázórepülők világ bajnoksága. *Somogyi Néplap*, XLV. évf. (1989) 109. sz. (május 11.) 7. p. HU ISSN 0133-0608
- VM. – HM: A polgármester és kísérete visszaérkezet Moszkvából. — [MOT közlemény] VM. – HM: A polgármester és kísérete visszaérkezet Moszkvából. *Magyar Országos Tudósító*, 1947. szeptember 13-ai 3. kiadás (10:55)
- VM. – HNÉ: A Polgármester Moszkvába. — [MOT közlemény] VM. – HNÉ: A Polgármester Moszkvába. *Magyar Országos Tudósító*, 1947. szeptember 4-ei 3. kiadás (11:00)
- VÖRÖS — VÖRÖS Béla: 45 éve történt. katonai tanintézetek az 1956-os forradalomban. *Bolyai Szemle*, X. évf. (2001) 4. sz. 5–35. p. HU ISSN 1416-1443
- WANATKA: Ferihegy – reggeltől estig. — WANATKA Gabriella: Ferihegy – reggeltől estig. *Ország-Világ*, XXV. évf. (1981) 7. sz. (február 18.) 16–17. p. HU ISSN 0473-422X
- WANATKA: Ferihegyi látnivalók – földközlekedésből. — WANATKA Gabriella: Ferihegyi látnivalók – földközlekedésből. *Ország-Világ*, XXIX. évf. (1985) 9. sz. (február 27.) 18–19. p. HU ISSN 0473-422X
- WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának ... — WINKLER László: A Magyar Légiforgalmi Rt. megalakulásának körülményei és működése az 1928. évi újjászervezésig. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, VI. köt. (1981–1982) 501–519. p. HU ISSN 0133-4646
- WINKLER: A Magyar Légiforgalmi Rt. története ... — WINKLER László: A Magyar Légiforgalmi Rt. története 1928-tól 1945-ig. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, VII. köt. (1983–1984) 389–415. p. HU ISSN 0133-4646
- WINKLER: A Mátyásföldi repülőtér története. — WINKLER László: A Mátyásföldi repülőtér története. Budapest, 1996, Corvin Művelődési Ház. 40 p. HU ISBN —
- WINKLER: Adatok az önálló magyar repülőgépipar történetéből. — WINKLER László: Adatok az önálló magyar repülőgépipar történetéből. *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, VI. köt. (1981–1982) 449–471. p. HU ISSN 0133-4646
- Wizz Airrel Moszkvába. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] Wizz Airrel Moszkvába. *Népszava*, CXL. évf. (2013) 168. sz. (július 20.) 5. p. HU ISSN 1418-1649
- WOODLEY — WOODLEY, Charles: *History of British European Airways, 1946–1974*. [A British European Airways története, 1946–1974.] Barnsley, 2006, Pen & Sword Books Ltd. 206 p. UK ISBN 1-84415-186-7
- Z.: Megkezdődött az V. Magyar Pilóta Piknik. — Z.: Megkezdődött az V. Magyar Pilóta Piknik. *Magyar Országos Tudósító*, XX. évf. (1938) 141. sz. (június 25.) 14. kiadás (08:00)
- ZAINKÓ: A Tu-154-es típus negyedszázados története. — ZAINKÓ Géza: A Tu-154-es típus negyedszázados története. II. rész. *Légiközlekedés*, XXVI. évf. (1998) 10. sz. (október) 22. p. HU ISSN —
- ZAINKÓ: Adatok a típus történetéből. — ZAINKÓ Géza: Adatok a típus történetéből. *MA Holnap*, V. évf. (2006) 1. sz. (január 16.) 11. p.
- ZAINKÓ: Boeing-jubileum Malév-színekben. — ZAINKÓ Géza: Boeing-jubileum Malév-színekben. *Légiközlekedés*, XXVI. évf. (1998) 11. sz. (november) 17. p. HU ISSN —
- ZAINKÓ: Ferihegyi dátumok. — ZAINKÓ: Ferihegyi dátumok. *Aero História*, VII. évf. (1993) 12. sz. (december) 1–13. p. HU ISSN 0238-7905
- ZAINKÓ: Il-14-es repülőgépe a Malévnél. — ZAINKÓ Géza: Il-14-es repülőgépe a Malévnél. *Légiközlekedés*, XXV. évf. (1997) 5. sz. (május) 12. p. HU ISSN —
- ZAINKÓ: Olimpiai járatok. — ZAINKÓ Géza: Olimpiai járatok. *Légiközlekedés*, XXVIII. évf. (2000) 9. sz. 1. p. HU ISSN —
- ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-134*. — ZAINKÓ Géza – ZSALUDEK Endre: *Tupoljev Tu-134*. Budapest, 2010, Magyar Repüléstörténeti Társaság. 72 p. HU ISBN 978-963-88646-2-8 /Aero História 5. Típusismertető. HU ISSN 0238-7905/
- ZAINKÓ – ZSALUDEK: *Tupoljev Tu-154*. — ZAINKÓ Géza – ZSALUDEK Endre: *Tupoljev Tu-154*. Budapest, 2014², Magyar Repüléstörténeti Társaság. 72 p. HU ISBN 978-963-88646-9-7 /Aero História 4. Típusismertető. HU ISSN 0238-7905/
- ZÁVODSZKY — ZÁVODSZKY Ferenc: *Svédország*. Budapest, 1975, Panoráma. /Panoráma Külföldi Útikönyvek/ HU-ISBN 963-243-020-4
- ZÉTÉNYI — ZÉTÉNYI Zsolt: A Magyar Királyi Csendőrség és a csendőrok jogállása 1945-ben és azután. (Egy elfelejtett szervezet és jelmondat: „Híven, becsülettel, vitézül!”) *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historica Praesidii Ordinis)*, XXI. évf. (2011) 24. sz. 154–165. p. HU ISSN 1216-6774
- ZIMMERMAN — ZIMMERMAN, Robert: *Leaving Earth*. [Elhagyni a Földet.] Washington D.C., 2003, Joseph Henry Press. 528 p. US ISBN 0-309-08548-9
- ZSÁK: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág. — ZSÁK Ferenc: Az Országos Légvédelmi Parancsnokág. *AERO magazin*, XIX. évf. (2018) 4. sz. (április) 60–63. p. HU ISSN 1419-4074
- ZSÁK: Mindennapos elfogások. — ZSÁK Ferenc: Mindennapos elfogások. *AERO magazin*, XIX. évf. (2018) 6. sz. (június) 60–63. p. HU ISSN 1419-4074
- ZSALAKÓ — ZSALAKÓ István: Kábítószér a bőröndben. *Dunántúli Napló*, XXXVI. évf. (1979) 317. sz. (november 19.) 3. p. HU ISBN 0133-2007

- p>ZSALUDEK — ZSALUDEK Endre:
- Iljuszin Il-14*
- . Budapest, 2013, Magyar Repüléstörténeti Társaság. 68 p. HU-ISBN 978-963-88646-6-6 /Aero História 6. Típusismertető. HU ISSN 0238-7905/
p>ZSIDI — ZSIDI Vilmos: Az egyetemi rangú Kertészeti és Szőlészeti Főiskola, 1953–1968. 61–70. p. In ZALAINÉ KOVÁCS Éva (főszerk.):
- 150 év a kertészettudományi élelmiszer-tudományi és tájépítészeti oktatás szolgálatában, 1853–2003*
- . Budapest, 2003, BKÁE Kertészettudományi Kar, Élelmiszer-tudományi Kar és Tájépítészeti, -védelmi és -fejlesztési Kar. HU ISBN 978-963-50-3321-8
p>ZSILLE: A kényszer szülte a megoldást. — ZSILLE Péter: A kényszer szülte a megoldást. Százéves a világ első menetrend szerinti légi posta-szolgálatát.
- AERO magazin*
- , XX. évf. (2018) 6. sz. (június) 72–75. p. HU ISSN 1419-4074
p>ZSILLE: Az első napok tapasztalatai. — ZSILLE Péter: Az első napok tapasztalatai.
- Follow Me*
- , II. évf. (2003) 2. sz. 6. p. HU ISSN —
- ATLASZOK és TÉRKÉPEK
- p>
- Flieger-Navigationskarte.*
- PERTHES, Justus:
- Flieger-Navigationskarte*
- . [Légi navigációs térkép.] Gotha, 1939, „OLEX” Deutsche Benzin- und Petroleum-Gesellschaft m. b. H.. [1:2.500.000 méretarányú légi közlekedési térkép.]
p>KOGUTOWICZ — KOGUTOWICZ Manó:
- Budapest székes-főváros egész területének térképe*
- . Budapest, 1915, Magyar Földrajzi Intézet.
p>
- Luftverkehrskarte des Deutschen Reiches.*
-
- Luftverkehrskarte des Deutschen Reiches*
- . Berlin, [1935], Gea Verlag G.m.b.H. HIM Tt - B IV c 406
- MENETRENDEK
- p>
- A/B Aerotransport 1940. nyári menetrendfüzete.*
-
- A/B Aerotransport*
- svéd légi közlekedési vállalat 1940. június 1-től érvényes menetrendfüzete.
-
- Web:
- <http://www.timetableimages.com/ttimages/ab4006i.htm>
- (megtekintve: 2015.11.06., 21:00)
p>
- A/B Aerotransport 1942. nyári menetrendfüzete.*
-
- A/B Aerotransport*
- svéd légi közlekedési vállalat 1942. április 1-től érvényes menetrendfüzete.
-
- Web:
- <http://www.timetableimages.com/ttimages/ab4204.htm>
- (megtekintve: 2015.11.02., 23:00)
p>
- A/B Aerotransport 1943. tavaszi menetrendfüzete.*
-
- A/B Aerotransport*
- svéd légi közlekedési vállalat 1943. február 1-től érvényes menetrendfüzete.
-
- Web:
- <http://www.timetableimages.com/ttimages/ab4302.htm>
- (megtekintve: 2015.11.02., 23:00)
p>
- ABC. 1961. október*
-
- ABC World Airways Guide. 1961. október sz.*
- (ISSN 0966-1832)
p>
- ABC. 1975. június*
-
- ABC World Airways Guide. 1975. június sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1975. június*
-
- ABC World Airways Guide. 1975. június sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1975. november*
-
- ABC World Airways Guide. 1975. november sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1976. január*
-
- ABC World Airways Guide. 1976. január sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1976. augusztus*
-
- ABC World Airways Guide. 1976. augusztus sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1976. szeptember*
-
- ABC World Airways Guide. 1976. szeptember sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1985. április*
-
- ABC World Airways Guide. 1985. április sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1987. március*
-
- ABC World Airways Guide. 1987. március sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1989. június*
-
- ABC World Airways Guide. 1989. június sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1990. október*
-
- ABC World Airways Guide. 1990. október sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1991. szeptember*
-
- ABC World Airways Guide. 1991. szeptember sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1992. március*
-
- ABC World Airways Guide. 1992. március sz.*
- ISSN 0966-1832
p>
- ABC. 1993.*
-
- ABC World Airways Guide. 708. sz. (1993. június)*
- ISSN 0966-1832
p>
- Aeroflot 1969. nyári menetrendfüzete.*
-
- Aeroflot*
- szovjet légiforgalmi vállalat 1969. április 1-jétől érvényes, 1. nyári menetrendfüzete.
-
- Web:
- <http://www.timetableimages.com/ttimages/su/su69/>
- (megtekintve: 2018.02.02., 22:30)
p>
- Aeroflot 1970. nyári menetrendfüzete.*
-
- Aeroflot*
- szovjet légiforgalmi vállalat 1970. április 1-jétől érvényes, 2. nyári menetrendfüzete.
-
- Web:
- <http://www.timetableimages.com/ttimages/su/su70/>
- (megtekintve: 2018.02.02., 22:30)
p>
- Aeroflot 1971. nyári menetrendfüzete.*
-
- Aeroflot*
- szovjet légiforgalmi vállalat 1971. április 1-jétől érvényes, nyári menetrendfüzete.
-
- Web:
- <http://www.timetableimages.com/ttimages/su/su71/>
- (megtekintve: 2018.02.02., 23:00)

- Aeroflot* 1973. évi téli menetrendfüzete. — *Aeroflot* szovjet légiforgalmi vállalat 1973. november 1-től érvényes, téli menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/su/su73/> (megtekintve: 2016.04.21., 14:30)
- Aeroflot* 1976. évi 2. nyári menetrendfüzete. — *Aeroflot* szovjet légiforgalmi vállalat 1976. április 1-jétől érvényes, 2. nyári menetrendfüzete.
- Aeroflot* 1977. évi nyári menetrendfüzete. — *Aeroflot* szovjet légiforgalmi vállalat 1977. április 1-től érvényes, nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/su/su77/> (megtekintve: 2016.04.21., 14:30)
- Aeroflot* 1984. évi téli menetrendfüzete. — *Aeroflot* szovjet légiforgalmi vállalat 1984. október 28-tól érvényes, budapesti (úticél-központú) téli menetrendfüzete.
- Aeroflot* 1985. évi téli menetrendfüzete. — *Aeroflot* szovjet légiforgalmi vállalat 1985. októberétől érvényes, téli menetrendfüzete.
Web: <http://airlineroute.net/2011/03/02/w85-su/> (megtekintve: 2016.04.24. 23:00)
- Aeroflot* 1988. évi nyári menetrendfüzete. — *Aeroflot* szovjet légiforgalmi vállalat 1988. március 27-től érvényes, nyári menetrendfüzete.
Web: <https://app.box.com/s/739908e06a44b40a15ae/1/274239307/17853448854/1> (megtekintve: 2016.04.24., 21:30)
- Air Berlin* 2008. évi őszi menetrendfüzete. — *Air Berlin* német légitársaság 2008. november 1-jétől érvényes téli áttekintő menetrendfüzete.
- Air France* 1933. őszi menetrendfüzete. — *Air France* francia légitársaság 1933. szeptember 1-től érvényes, angol nyelvű európai menetrendfüzete.
- Air France* 1934. őszi menetrendfüzete. — *Air France* francia légitársaság 1934. szeptember 1-től érvényes, angol nyelvű általános menetrendfüzete.
- Air France* 1936. nyári menetrendfüzete. — *Air France* francia légitársaság „*Air France, Services aériens au départ de Paris, été 1936*” című, 1936. április 19-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/af/af36p> (megtekintve: 2015.10.25., 13:00)
- Austrian Airlines* 1961. évi nyári menetrendfüzete. — *Austrian Airlines* osztrák légitársaság 1961. május 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/os/os6105/> (megtekintve: 2016.01.13., 14:00)
- Austrian Airlines* 1964. évi nyári menetrendfüzete. — *Austrian Airlines* osztrák légitársaság 1964. április 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/complete/os64/> (megtekintve: 2016.01.13., 14:00)
- Austrian Airlines* 1965. évi nyári menetrendfüzete. — *Austrian Airlines* osztrák légitársaság 1965. április 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/os/os6604p/> (megtekintve: 2016.01.13., 14:30)
- Avio Linee Italiane* 1939. nyári menetrendfüzete. — *Avio Linee Italiane S.A.* olasz légitársaság 1939. április 16-tól érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/av1/av39/> (megtekintve: 2015.10.29., 14:00)
- Balkan* 1974. nyári menetrendfüzete. — *Balkan Airlines* bolgár légitársaság 1974. április 1-jétől érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/lz/lz74/> (megtekintve: 2015.11.02., 23:30)
- Balkan* 1989/1990. évi téli menetrendfüzete. — *Balkan Airlines* bolgár légitársaság 1989. október 29-től érvényes téli menetrendfüzete.
- BEA* 1967. évi nyári menetrendfüzete. — *British European Airways (BEA)* brit légitársaság 1967. április 1-jétől érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/be/be67/> (megtekintve: 2018.01.02. 14:30)
- British Airways* 1939. évi menetrendfüzete. — *British Airways Ltd.* brit légitársaság 1939. április 16-tól érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/timages/complete/baw39/> (megtekintve: 2015.10.29., 14:00)
- Budapest Airport* 2006/2007. téli menetrendfüzete. — *Menetrend és repülőtéri kalauz. Tél – 2006–2007. A Budapest Airport repülőtér üzemeltető 2006/2007. téli (2006. október 29-től érvényes) menetrendfüzete és repülőtéri kalauza.*

- Budapest Airport* 2010. nyári menetrendfüzete. — *Budapest Airport* repülőtér üzemeltető 2010. évi, (március 28-tól érvényes) nyári menetrendfüzete és repülőtéri kalauza.
- Budapest Airport* 2011. nyári menetrendfüzete. — *Budapest Airport* repülőtér üzemeltető 2011. március 27-től érvényes nyári menetrendfüzete és repülőtéri kalauza.
- Budapest Ferihegy Airport* 2001. évi nyári menetrendfüzete. — *Budapest Ferihegy Airport* repülőtérüzemeltető 2001. április 15-től érvényes nyári menetrendfüzete.
- CFRNA* 1923. évi menetrendfüzete. — *Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne* francia-román légitársaság 1923. évi menetrendfüzete.
- CIDNA* 1927. évi menetrendfüzete. — *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne* francia légitársaság 1927. évi menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/cidna27a.htm> (megtekintve: 2015.11.02., 23:30)
- CIDNA* 1932. nyári menetrendfüzete. — *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne* francia légitársaság 1932. nyári menetrendfüzete.
- CIDNA* 1933. nyári menetrendfüzete. — *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne* francia légitársaság 1933. nyári menetrendfüzete.
- ČLS* 1938. nyári menetrendfüzete. — *Československé Letecká Společnost*; csehszlovák légitársaság 1938. március 27-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/cls38/> (megtekintve: 2016.01.06., 20:30)
- ČSA* 1965. évi nyári menetrendfüzete. — *Československé Aerolinie*; csehszlovák légitársaság 1965. május 15-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ok/ok65/> (megtekintve: 2016.01.06., 20:00)
- ČSA* 1969. nyári menetrendfüzete. — *Československé Aerolinie*; csehszlovák légitársaság 1969. április 1-jétől érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ok/ok69/> (megtekintve: 2016.01.06., 20:00)
- ČSA* 1978. évi 2. nyári menetrendfüzete. — *Československé Aerolinie*; csehszlovák légitársaság 1978. június 1-jétől érvényes menetrendfüzete.
Web: <https://app.box.com/s/739908e06a44b40a15ae/1/274239307/12588730048/1> (megtekintve: 2016.04.24., 23:40)
- DDL* 1940. téli menetrendfüzete. — *Det Danske Luftfartselskab* dán légitársaság 1940. november 16-tól érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/dd/dd4011/> (megtekintve: 2015.11.02., 23:00)
- Deutsche Lufthansa* 1933. nyári menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársaság 1933. május 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/dlh33/> (megtekintve: 2017.01.10., 21:00)
- Deutsche Lufthansa* 1935. nyári menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársaság 1935. április 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/dlh35/> (megtekintve: 2015.11.01., 15:00)
- Deutsche Lufthansa* 1937. nyári menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársaság 1937. április 4-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/dlh37/> (megtekintve: 2017.01.07., 14:00)
- Deutsche Lufthansa* 1937. téli menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársaság 1937. október 3-tól érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/dlh/dlh3710/> (megtekintve: 2017.11.15., 14:00)
- Deutsche Lufthansa* 1938. nyári menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársaság 1938. március 27-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/dlh38b/> (megtekintve: 2017.11.15., 14:00)
- Deutsche Lufthansa* 1938. téli menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársaság 1938. október 2-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/dlh38/> (megtekintve: 2017.11.15., 14:00)
- Deutsche Lufthansa* 1939. nyári menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársaság 1939. április 16-tól érvényes menetrendfüzete.

- Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/dlh39/> (megtekintve: 2015.11.01., 15:00)
- Deutsche Lufthansa* 1940. január menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársasági vállalat 1940. január 15-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/dlh4001i.htm> (megtekintve: 2015.11.01., 15:00)
- Deutsche Lufthansa* 1940. nyári menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársasági vállalat 1940. május 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/dlh/dlh4005/> (megtekintve: 2017.11.15., 14:30)
- Deutsche Lufthansa* 1941. nyári menetrendfüzete. — *Deutsche Lufthansa* légitársasági vállalat 1941. június 8-tól érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/dlh41/> (megtekintve: 2015.11.02., 23:00)
- Deutsche Lufthansa* 1957. évi nyár menetrendfüzete. — A keletnémet *Deutsche Lufthansa* légitársasági vállalat 1957. április 14-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/dh57/> (megtekintve: 2017.11.24., 13:00)
- Deutsche Lufthansa* 1960. évi nyár menetrendfüzete. — A keletnémet *Deutsche Lufthansa* légitársasági vállalat 1960. május 1-től érvényes menetrendfüzete, 2. kiadás.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/if1/if60/> (megtekintve: 2017.11.24., 13:00)
- Deutsche Lufthansa* 1962. évi nyár menetrendfüzete. — A keletnémet *Deutsche Lufthansa* légitársasági vállalat 1962. április 1-től érvényes menetrendfüzete, 2. kiadás.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/if1/if62p/> (megtekintve: 2017.11.24., 14:00)
- Iberia* 1979. nyári menetrendfüzete. — *Iberia* spanyol légitársasági vállalat 1979. április 1-től érvényes menetrendfüzete.
- Imperial Airways* 1935. évi menetrendfüzete. — *Imperial Airways* brit légitársasági vállalat, 1935. augusztus 15-től érvényes, európai útvonalak menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/iaw35 eur/> (megtekintve: 2015.10.21., 18:00)
- Imperial Airways* 1938. évi menetrendfüzete. — *Imperial Airways* brit légitársasági vállalat, 1938. március 27-től érvényes, európai útvonalak menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/iaw38 e/> (megtekintve: 2015.10.21., 18:00)
- Imperial Airways* 1939. évi menetrendfüzete. — *Imperial Airways* brit légitársasági vállalat, 1939. április 16-tól érvényes, európai útvonalak menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/iaw39 eur/> (megtekintve: 2015.10.21., 18:00)
- Interflug* 1964. nyári menetrendfüzete. — *Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr m.b.H. (Interflug)* keletnémet légitársasági vállalat 1964. április 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/if1/if64/> (megtekintve: 2016.05.05., 21:30)
- Interflug* 1967. márciusi menetrendfüzete. — *Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr m.b.H. (Interflug)* keletnémet légitársasági vállalat 1967. március 3-tól érvényes Lipcsei Vásárhoz kapcsolódóan kiadott menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/if1/if67lf/> (megtekintve: 2016.01.03., 06:00)
- Interflug* 1967. őszi menetrendfüzete. — *Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr m.b.H. (Interflug)* keletnémet légitársasági vállalat 1967. november 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/if67/> (megtekintve: 2016.01.03., 06:00)
- Interflug* 1970. nyári 2. menetrendfüzete. — *Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr m.b.H. (Interflug)* keletnémet légitársasági vállalat 1970. augusztus 1-től érvényes, 2. nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/if1/if70/> (megtekintve: 2016.01.03., 06:00)
- Interflug* 1972. nyári 2. menetrendfüzete. — *Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr m.b.H. (Interflug)* keletnémet légitársasági vállalat 1972. július 1-től érvényes, 2. nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/if1/if72/> (megtekintve: 2017.11.08., 22:00)
- Interflug* 1974. nyári menetrendfüzete. — *Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr m.b.H. (Interflug)* keletnémet légitársasági vállalat 1974. április 1-től érvényes nyári menetrendfüzete.

- Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/if1/it74/> (megtekintve: 2016.01.03., 16:00)
- Interflug* 1990. évi nyári menetrendfüzete. — *Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr m.b.H. (Interflug)* keletnémet légiközlekedési vállalat 1990. március 25-től érvényes nyári menetrendfüzete.
Web: <https://airline-memorabilia.blogspot.com/2014/09/interflu-g-1990.html> (megtekintve: 2019.01.21., 23:00)
- Interflug* 1990. téli menetrendfüzete. — *Interflug* keletnémet légiközlekedési vállalat 1991. március 30-ig érvényes menetrendfüzete.
- Iraqi Airways* 1977. nyári menetrendfüzete. — *Iraqi Airways* iraki légiközlekedési vállalat 1977. április 1-jétől érvényes nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ia/ia77/> (megtekintve: 2016.04.30., 22:00)
- JAT* 1967. évi nyári menetrendfüzete. — *Jugoslovenski Aerotransport* jugoszláv légiközlekedési vállalat, 1967. április 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ju/ju67/> (megtekintve: 2017.01.04., 23:00)
- JAT* 1977. évi nyári menetrendfüzete. — *Jugoslovenski Aerotransport* jugoszláv légiközlekedési vállalat, 1977. április 1-től érvényes menetrendfüzete.
- JAT* 1983. évi téli menetrendfüzete. — *Jugoslovenski Aerotransport* jugoszláv légiközlekedési vállalat, 1983. november 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ju/ju68/> (megtekintve: 2017.01.04., 23:30)
- KLM Amsterdam-Batavia* útvonalú, 1933. évi menetrendfüzete. — *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* holland légiközlekedési társaság „*KLM Royal Dutch Airlines Weekly Service Amsterdam-Batavia*” című 1932. november–1933. április időszakra vonatkozó menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/kl/k13211bat/> (megtekintve: 2018.03.27., 15:00)
- KLM Amsterdam-Batavia* 1934. évi menetrendfüzete. — *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* holland légiközlekedési társaság „*KLM Wekelijkische dienst Amsterdam-Batavia*” című 1934. szeptember-októberi, holland nyelvű menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/k134b/> (megtekintve: 2018.03.27., 15:00)
- KLM Amsterdam-Batavia* 1937. évi menetrendfüzete. — *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* holland légiközlekedési társaság „*KLM Amsterdam-Batavia Summer Service*” című, 1937. április 7-étől érvényes, angol nyelvű menetrendfüzete.
Web: <http://northwestairlineshistory.org/wp-content/uploads/2019/09/KLM-schedule-1937-04-07-AMS-JKT-route.pdf> (megtekintve: 2019.10.01., 14:00)
- KLM* 1936/1937. téli menetrendfüzete. — *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* holland légiközlekedési társaság „*KLM 1936/37 Winter Service*” című, 1936. október 4-től érvényes, angol nyelvű menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/k136/> (megtekintve: 2015.10.25., 13:00)
- KLM* 1938. évi menetrendfüzete. — *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* holland légiközlekedési társaság „*KLM Zomerdienst*” című, 1938. június 1-jétől érvényes, holland nyelvű menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/k138/> (megtekintve: 2015.10.25., 13:30)
- KLM* 1939. évi menetrendfüzete. — *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* holland légiközlekedési társaság „*KLM Sommerflugplan 1939*” című, 1939. május 15-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://northwestairlineshistory.org/wp-content/uploads/2019/09/KLM-schedule-1939-05-15-German-Ed.pdf> (megtekintve: 2019.10.01., 14:00)
- KLM* 1957. nyári menetrendfüzete. — *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* holland légiközlekedési társaság 1957. április 14-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/k157/> (megtekintve: 2015.12.12., 13:00)
- KLM* 1958. áprilisi menetrendfüzete. — *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* holland légiközlekedési társaság 1958. április 1-től érvényes, észak-amerikai kiadású menetrendfüzete.
Web: <http://northwestairlineshistory.org/wp-content/uploads/2019/09/KLM-schedule-1958-04-01-N-America-Ed.pdf> (megtekintve: 2019.10.01., 14:00)
- KLM* 1958. májusi menetrendfüzete. — *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* holland légiközlekedési társaság 1958. május 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/kl/k15805/> (megtekintve: 2015.12.12., 14:00)

<i>KLM</i> 1958. novemberi menetrendfüzete	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1958. november 1-től érvényes, észak-amerikai kiadású menetrendfüzete. Web: http://northwestairlineshistory.org/wp-content/uploads/2019/09/KLM-schedule-1958-11-01-N-America-Ed.pdf (megtekintve: 2019.10.01., 14:00)
<i>KLM</i> 1959. januári menetrendfüzete	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1959. január 18-tól érvényes menetrendfüzete.
<i>KLM</i> 1959. nyári menetrendfüzete	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1959. április 1-től érvényes menetrendfüzete.
<i>KLM</i> 1959. évi 2. nyári menetrendfüzete	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1959. július 12-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/kl/kl5907/ (megtekintve: 2015.12.12., 15:00)
<i>KLM</i> 1959. téli menetrendfüzete.	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1959. november 1-től érvényes menetrendfüzete. Web: https://airline-memorabilia.blogspot.com/2012/06/klm-19591960-reino-unido.html (megtekintve: 2019.09.30., 23:40)
<i>KLM</i> 1962. évi nyári 2. menetrendfüzete.	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1962. július 1-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/kl62/ (megtekintve: 2016.01.16., 14:00)
<i>KLM</i> 1963. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1963. április 1-jétől érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/kl/kl6304/ (megtekintve: 2016.01.16., 14:00)
<i>KLM</i> 1964. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1964. április 1-jétől érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/kl/kl6404/ (megtekintve: 2016.01.16., 14:00)
<i>KLM</i> 1965. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1965. április 1-jétől érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/kl/kl65/ (megtekintve: 2016.01.16., 14:00)
<i>KLM</i> 1966. évi 2. nyári menetrendfüzete.	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1966. június 6-tól érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/kl66/ (megtekintve: 2016.01.16., 15:00)
<i>KLM</i> 1993. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)</i> holland légitársaság 1993. október 30-ig érvényes menetrendfüzete. Web: https://airline-memorabilia.blogspot.com/search/label/KLM (megtekintve: 2018.06.29., 23:00)
<i>Libyan Arab Airlines</i> 1986. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Libyan Arab Airlines</i> líbiai légitársaság 1986. május 1-jétől érvényes 2. menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/ln2.htm (megtekintve: 2016.05.02., 22:00)
<i>LOT</i> 1938. nyári menetrendfüzete	— <i>Polskie Linie Lotnicze S.A.</i> lengyel légitársaság 1938. március 27-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/lo/lo38/ (megtekintve: 2016.01.02., 17:00)
<i>LOT</i> 1939. nyári menetrendfüzete.	— <i>Polskie Linie Lotnicze S.A.</i> lengyel légitársaság 1939. május 15-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/lo39/ (megtekintve: 2016.01.02., 17:00)
<i>LOT</i> 1963. nyári menetrendfüzete.	— <i>Polskie Linie Lotnicze</i> lengyel légitársaság 1963. június 1-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/lo63/ (megtekintve: 2017.02.27., 22:00)
<i>LOT</i> 1966. nyári menetrendfüzete.	— <i>Polskie Linie Lotnicze</i> lengyel légitársaság 1966. június 1-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/lo/lo66/ (megtekintve: 2017.02.27., 22:30)
<i>LOT</i> 1969. nyári menetrendfüzete.	— <i>Polskie Linie Lotnicze</i> lengyel légitársaság 1969. április 1-től érvényes menetrendfüzete.

	Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/lo69/ (megtekintve: 2017.02.27., 22:30)
LOT 1973. évi nyári budapesti menetrendfüzete.	— <i>Polskie Linie Lotnicze</i> lengyel légiközlekedési vállalat 1973. áprilisától érvényes nyári, budapesti kiindulású útvonal-lehetőségeket ismertető menetrendfüzete.
LOT 1989. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Polskie Linie Lotnicze</i> lengyel légiközlekedési vállalat 1989. május 15-től érvényes menetrendfüzete.
Lufthansa 1972. évi 2. nyári menetrendfüzete.	— <i>Lufthansa</i> német szövetségi köztársaságbeli légiközlekedési vállalat 1972. július 1-től érvényes, 2. nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/lh/lh72/ (megtekintve: 2016.04.21., 14:00)
Lufthansa 1975. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Lufthansa</i> német szövetségi köztársaságbeli légiközlekedési vállalat 1972. április 1-től június 30-ig érvényes (első) nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/lh/lh7504/ (megtekintve: 2017.12.22., 22:00)
MALERT 1928. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiforgalmi Rt.</i> 1928. április 23-tól érvényes, magyar-német nyelvű menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/malert/mal2804/ (megtekintve: 2017.12.22., 22:00)
MALERT 1929. évi menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiforgalmi Rt.</i> 1929. május 1-jétől érvényes, magyar-német nyelvű menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/malert/mal29/ (megtekintve: 2017.12.22., 22:00)
MALERT 1934. őszi menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiforgalmi Rt.</i> 1934. szeptember 1-től érvényes, magyar-német nyelvű menetrendfüzete.
MALERT 1936. nyári menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiforgalmi Rt.</i> nyári, 1936. április 20-tól érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/malert/mal3604/ (megtekintve: 2017. 01.22., 22:30)
MALERT 1938. téli menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiforgalmi Rt.</i> téli, 1938. október 3-tól érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/mal_38/ (megtekintve: 2017.12.22., 22:30)
MALERT 1940. nyári menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiforgalmi Rt.</i> nyári, 1940. április 1-től érvényes, magyar-német nyelvű menetrendfüzete. 28 p.
MALÉV 1955. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiközlekedési Vállalat</i> 1955. május 23-tól érvényes, orosz-angol nyelvű nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma55/ (megtekintve: 2015.12.04., 15:00)
MALÉV 1956. évi tavaszi menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiközlekedési Vállalat</i> 1956. április 22-től érvényes, orosz-angol nyelvű tavaszi menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma56/ (megtekintve: 2018.04.13., 13:00)
MALÉV 1957. évi téli menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiközlekedési Vállalat</i> 1957. október 6-tól érvényes téli menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma57w/ (megtekintve: 2015.12.04., 15:00)
MALÉV 1959. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiközlekedési Vállalat</i> 1959. augusztus 1-jétől érvényes második nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma59/ (megtekintve: 2015.12.12., 15:00)
MALÉV 1960. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiközlekedési Vállalat</i> 1960. június 1-jétől érvényes második nyári menetrendfüzete.
MALÉV 1961. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiközlekedési Vállalat</i> 1961. július 1-jétől érvényes (második) nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/ma61/ (megtekintve: 2015.12.12., 15:00)
MALÉV 1963. évi 2. nyári menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiközlekedési Vállalat</i> 1963. október 31-ig érvényes (második) nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma63/ (megtekintve: 2016.01.21., 13:00)
MALÉV 1964. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Magyar Légiközlekedési Vállalat</i> 1964. május 15-től érvényes nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma64/ (megtekintve: 2016.01.24., 13:00)
MALÉV 1966. nyári Budapest–Damaszkusz...	— <i>Magyar Légiközlekedési Vállalat</i> 1966. nyári Budapest–Damaszkusz menetrendje. KMM Prospektus-gyűjtemény 1.

- MALÉV* 1966. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1966. május 15-től érvényes nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma66/> (megtekintve: 2016.01.24., 13:00)
- MALÉV* 1967. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1967. április 1-től érvényes nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma67/> (megtekintve: 2016.01.24., 13:40)
- MALÉV* 1968. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1968. október 31-ig érvényes nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma68/> (megtekintve: 2016.01.24., 14:00)
- MALÉV* 1970. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1970. október 31-ig érvényes nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 1970. évi téli menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1970. november 1-től érvényes nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 1971. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1971. április 1-jétől érvényes nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 1974. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1974. április 1-jétől érvényes nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma74/> (megtekintve: 2016.04.30., 22:00)
- MALÉV* 1975. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1975. április 1-jétől érvényes nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 1976. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1976. április 1-jétől érvényes nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma76/> (megtekintve: 2017.11.06., 23:00)
- MALÉV* 1979. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1979. április 1-től érvényes nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 1981. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1981. március 29-től érvényes nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 1981. évi téli menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1981. évi téli menetrendfüzete.
- MALÉV* 1982. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1982. március 28-tól érvényes nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 1983. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1983. március 31-től érvényes nyári menetrendfüzete.
Web: <http://airline-memorabilia.blogspot.hu/search/label/Malev> (megtekintve: 2016.06.14., 22:00)
- MALÉV* 1985. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1985. március 31-től érvényes nyári menetrendfüzete. Budapest, 1985. E. Ny. 84.3206
- MALÉV* 1989. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1989. március 26-tól érvényes nyári menetrendfüzete és annak „Kiegészítés a nyári menetrendhez” 1989. május 15-től érvényes menetrendfüzete.
- MALÉV* 1990. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1990. március 25-től érvényes nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 1997. évi tavaszi menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1997. március 30-tól 1997. május 31-ig érvényes tavaszi menetrendfüzete.
- MALÉV* 1997. évi nyári 2. menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 1997. június 1-től 1997. október 25-ig érvényes 2. nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 2001/2002. évi téli menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat Rt.* 2001. október 28-tól 2002. március 30-ig érvényes téli menetrendfüzete.
- MALÉV* 2002. évi nyári 2. menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat* 2002. július 1-től 2002. október 26-ig érvényes 2. nyári menetrendfüzete.
- MALÉV* 2003. évi nyári charter menetrendje. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat Rt.* 2003. évi nyári hónapjaira érvényes charter-járat menetrend-kiadványa.
- MALÉV* 2004. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar Légiközlekedési Vállalat Rt.* 2004. március 28-tól érvényes nyári menetrendfüzete. Budapest, 2004, Malév Rt. Kereskedelmi Marketing Osztály. 252 p.
- MASZOVLET* 1949. évi téli menetrendfüzete. — *Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt.* 1949. október 2-től érvényes, magyar-angol nyelvű téli menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma49/> (megtekintve: 2015.12.04., 13:00)

- MASZOVLET 1952. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt.* 1952. június 1-től érvényes háromnyelvű, magyar-orosz-angol nyelvű nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ma/ma52/> (megtekintve: 2015.12.04., 13:00)
- MASZOVLET 1954. évi nyári menetrendfüzete. — *Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt.* 1954. május 24-től érvényes, magyar nyelvű nyári menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/ma54/> (megtekintve: 2015.12.04., 14:00)
- Pan Am 1975. februári menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1975. február 23-tól érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/32579/rec/508> (megtekintve: 2017.12.23., 22:30)
- Pan Am 1975. szeptemberi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1975. szeptember 16-tól érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/34498/rec/510> (megtekintve: 2017.12.23., 22:30)
- Pan Am 1977. téli menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1977. október 30-tól érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/30998/rec/517> (megtekintve: 2017.12.23., 22:30)
- Pan Am 1983. szeptemberi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1983. szeptember 7-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/33897/rec/547> (megtekintve: 2017.12.28. 22:00)
- Pan Am 1984. szeptemberi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1984. szeptember 5-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/38027/rec/556> (megtekintve: 2017.12.28. 22:00)
- Pan Am 1985. júniusi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1985. június 1-jétől érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/39610/rec/561> (megtekintve: 2017.12.28. 22:30)
- Pan Am 1985. szeptemberi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1985. szeptember 9-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/37828/rec/562> (megtekintve: 2017.12.28. 22:30)
- Pan Am 1985. októberi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1985. október 27-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/38418/rec/563> (megtekintve: 2017.12.28. 23:00)
- Pan Am 1987. júniusi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1987. június 1-jétől érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/40244/rec/571> (megtekintve: 2017.12.28. 23:00)
- Pan Am 1989. áprilisi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1989. április 2-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/38185/rec/580> (megtekintve: 2017.12.28 21:30)
- Pan Am 1989. szeptemberi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1989. szeptember 24-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/39121/rec/582> (megtekintve: 2017.12.28 21:30)
- Pan Am 1990. áprilisi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1990. április 1-jétől érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/39734/rec/585> (megtekintve: 2017.12.28 21:30)
- Pan Am 1990. májusi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1990. május 24-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/36363/rec/71> (megtekintve: 2017.12.23., 23:00)
- Pan Am 1990. októberi menetrendfüzete. — *Pan American World Airways (Pan Am)* amerikai egyesült államokbeli légiközlekedési vállalat 1990. október 28-tól érvényes menetrendfüzete.

	Web: http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/40789/rec/588 (megtekintve: 2017.12.28 22:00)
<i>Pan Am</i> 1991. májusi menetrendfüzete.	— <i>Pan American World Airways (Pan Am)</i> amerikai egyesült államokbeli légitársasági vállalat 1990. május 1-jétől érvényes menetrendfüzete. Web: http://merrick.library.miami.edu/cdm/compoundobject/collection/asm0341/id/36647/rec/589 (megtekintve: 2017.12.28 23:30)
<i>SABENA</i> 1958. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA)</i> belga légitársaság 1958. október 31-ig érvényes, 2. nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/sn58/ (megtekintve: 2016.05.05., 23:30)
<i>SABENA</i> 1971. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA)</i> belga légitársaság 1971. április 1-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/sn71.htm (megtekintve: 2020.01.19. 16:00)
<i>SABENA</i> 1972. évi téli menetrendfüzete.	— <i>Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA)</i> belga légitársaság 1972. december 1-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/sn72.htm (megtekintve: 2020.01.19. 16:00)
<i>SAS</i> 1959. nyári második menetrendfüzete.	— <i>Scandinavian Airlines System</i> svéd-dán-norvég légitársaság 1959. július 1-jétől érvényes nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/sk59/ (megtekintve: 2015.12.12., 15:00)
<i>SAS</i> 1960. nyári menetrendfüzete.	— <i>Scandinavian Airlines System</i> svéd-dán-norvég légitársaság 1960. április 1-jétől érvényes nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/sk/sk6004p/ (megtekintve: 2015.12.27., 23:00)
<i>SAS</i> 1961. nyári menetrendfüzete.	— <i>Scandinavian Airlines System</i> svéd-dán-norvég légitársaság 1961. április 1-jétől érvényes nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/sk/sk6104/ (megtekintve: 2015.12.28., 00:30)
<i>SAS</i> 1965. nyári menetrendfüzete.	— <i>Scandinavian Airlines System</i> svéd-dán-norvég légitársaság 1965. április 15-től érvényes nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/sk/sk6504/ (megtekintve: 2017.03.29., 23:30)
<i>SAS</i> 1971. nyári menetrendfüzete.	— <i>Scandinavian Airlines System</i> svéd-dán-norvég légitársaság 1971. április 1-jétől érvényes nyári menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/sk/sk7104/ (megtekintve: 2017.03.29., 23:30)
<i>Sky Europe</i> 2005. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Sky Europe</i> pozsonyi székhelyű légitársaság 2005. március 27-től érvényes nyári menetrendfüzete.
<i>Sky Europe</i> 2006. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Sky Europe</i> pozsonyi székhelyű légitársaság 2006. március 26-tól érvényes, 2. kiadású nyári menetrendfüzete.
<i>Swissair</i> 1942. téli menetrendfüzete.	— <i>Swissair</i> svájci légitársaság 1942. november 2-től érvényes, német nyelvű menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/sr4211i.htm (megtekintve: 2016.06.20. 21:00)
<i>Swissair</i> 1971. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Swissair</i> svájci légitársaság 1971. április 1-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/sr/sr7104/ (megtekintve: 2016.06.20. 21:00)
<i>Swissair</i> 1993. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Swissair</i> svájci légitársaság 1993. március 28-tól érvényes, spanyol nyelvű nyári menetrendfüzete.
<i>TABSO</i> 1962. évi nyári menetrendfüzete	— <i>TABSO</i> bolgár légitársaság 1962. április 1-jétől érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/lz62/ (megtekintve: 2016.06.20. 21:30)
<i>TARS</i> 1949. évi nyári menetrendfüzete.	— <i>Societatea de Transporturi Aeriene Româno-Sovietice S.A. (TARS)</i> román-szovjet légitársasági vállalat 1949. április 11-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/ro/ro4904/ (megtekintve: 2018.05.07., 22:00)
<i>TAROM</i> 1958. nyári menetrendfüzete.	— <i>Transporturi Aeriene Române (TAROM)</i> román légitársasági vállalat 1958. április 1-től érvényes menetrendfüzete. Web: http://www.timetableimages.com/ttimages/ro/ro5804/ (megtekintve: 2017.12.30., 13:30)

- TAROM 1959. téli menetrendfüzete. — *Transporturi Aeriene Române (TAROM)* román légitársasági vállalat 1959. november 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/ro/ro5911/> (megtekintve: 2017.12.30., 13:30)
- TAROM 1962. nyári menetrendfüzete. — *Transporturi Aeriene Române (TAROM)* román légitársasági vállalat 1962. június 1-től érvényes menetrendfüzete.
Web: <http://www.timetableimages.com/ttimages/complete/ro62/> (megtekintve: 2016.05.05., 22:30)

JOGSZABÁLYOK

- 116/1865. osztr. cs. r. — 116/1865. osztr. cs. r. betreffend die Auflassung der Paßrevisionen am den Grenzen des Reiches. [A Birodalom határán az útlevélvizsgálat megszüntetése tárgyában.] *Reichs-Gesetz-Blatt für das Kaiserthum Österreich*, XVII. évf. (1865) 32. sz. 354. p.
- 1878/V. tc. — 1878/V. tc. a magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekéről és vétségekről.
- 117.121/1898. BM. r. — 117.121/1898. BM. r. az útlevél-, illetve a határszéli szolgálat szabályozása tárgyában. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XXXII. évf. (1899) I. 1–13. p.
- 133.285/1899. BM. kr. — 133.285/1899. BM. kr. [133.285/1898. BM. kr.] az osztrák-magyar légihajós katonatiszteknek Németország területén leszállhatása tárgyában és viszont. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XXXI. évf. (1898) 29–30. p.
- 1903/VI. tc. — 1903/VI. tc. az utlevélügyről. *Magyar Törvénytár. Corpus Juris Hungarici. 1903. évi törvények*. Budapest, 1904, Franklin-Társulat Magyar Irodalmi Intézet és Könyvnyomda. 78–84 p.
- 71.500/1904. BM. r. — 71.500/1904. BM. r. a határforgalom ellenőrzéséről, az útlevelek vizsgálatáról, az úti igazolványok kiállításáról és a forgalmi adatok gyűjtéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XXXVII. évf. (1904) 716–729. p.
- 91.000/1905. BM. kr. — 91.000/1905. BM. kr. a határrendőrségről szóló 1903. VIII. t. cikk életbeléptetése és végrehajtása. Utasítás a „határrendőrségről” szóló 1903. VIII. t.-c. végrehajtása tárgyában. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XXXVIII. évf. (1905) 1455–1540. p.
- 1912/XXX. tc. — 1912/XXX. tc. a véderőről.
- 1912/LXVIII. tc. — 1912/LXVIII. tc. a hadi szolgáltatásokról. *Budapesti Közlöny*, 1913. évi 1. sz. (január 1.) 51–54. p.
- 240/1912. osztr. BM. r. — 240/1912. (XII.20.) osztr. BM. r. betreffend polizeiliche Maßnahmen gegen die Gefährdung der staatlichen und persönlichen Sicherheit durch Luftfahrzeuge. [Rendőri intézkedések az állam és a személyek biztonságát fenyegető légitársaságok ellen.] *Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder*, LXIV. évf. (1912) 101. sz. 1224. p.
- 11/1913. osztr. BM. közl. — 11/1913. (I.20.) osztr. BM. közl. betreffend die Feststellung der Verbotszonen für Luftfahrzeuge. [Légijárművek tilalmi területének meghatározása tárgyában.] *Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder*, LXV. évf. (1913) 5. sz. 15–16. p.
- 253/1913. osztr. BM. közl. — 253/1913. (XII.2.) osztr. BM. közl. betreffend die Feststellung der Verbotszonen für Luftfahrzeuge. [Légijárművek tilalmi területének meghatározása tárgyában.] *Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder*, LXV. évf. (1913) 91. sz. (december 13.) 898. p.
- 1.055/1913. boszn. k.zói r. — 1.055/1913. boszn. k.zói r. betreffend polizeiliche Maßnahmen gegen die Gefährdung der staatlichen und persönlichen Sicherheit durch Luftfahrzeuge. [Rendőri intézkedések az állam és a személyek biztonságát fenyegető légitársaságok ellen.] *Gesetz- und Verordnungsblatt für Bosnien und die Herzegovina*, XXV. évf. (1913) 8. sz. (március 6.) 76–77. p.
- 38.000/1913. BM. kr. — 38.000/1913. BM. kr. a határrendőrségről szóló 1903. VIII. t.-c.-nek Fiume városa és kerülete területén való életbeléptetéséről és végrehajtására. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XLVII. évf. (1913) 1032–1072. p.
- 1913/Уредбу о саобраћају... — 1913.02.18-án, „Уредбу о саобраћају справама, које се крећу по ваздуху” [azaz „Levegőben közlekedő járművek közlekedéséről”] tárgyban kelt szerb királyi rendelet. *Службени дневник Краљевине Србије*, LXXX. évf. (1913) 41. sz. (február 21.) 1. p.
- 91/1914. osztr. BM. közl. — 91/1914. (IV.22.) osztr. BM. közl. betreffend die Feststellung der Verbotszonen für Luftfahrzeuge. [Légijárművek tilalmi területének meghatározása tárgyában.] *Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder*, LXVI. évf. (1914) 40. sz. (május 1.) 604. p.
- 191/1914. osztr. HM. r. — 191/1914. (VII.31.) osztr. HM. r. zur Hintanhaltung des Mißbrauches von Luftfahrzeugen. *Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder*, LXVI. évf. (1914) 100. sz. 901. p.

- 5.327/1914. ME. r. — 5.327/1914. ME. r. a légi közlekedés tilalmi zónája tárgyában. *Belügyi Közlöny*, XIX. évf. (1914) 37. sz. 495–496. p.
- 5.526/1914. ME. r. — 5.526/1914. ME. r. több cikk ki- és átvitelének tilalmáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XLVIII. évf. (1914) 1441–1444. p.
- 5.713/1914. ME. r. — 5.713/1914. ME. r. légi járművek gyártásának, tartásának és használatának korlátozásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XLVIII. évf. (1914) 1446–1447. p.
- 7.492/1914. boszn. kat. k.zói r. — 7.492/1914. Präs. boszn. kat. k.zói r. zur Hintanhaltung des Mißbrauches von Luftfahrzeugen. *Gesetz- und Verordnungsblatt für Bosnien und die Herzegovina*, XXVI. évf. (1914) 22. sz. (július 29.) 317–318. p.
- 118.000/1914. BM. kr. — 118.000/1914. BM. kr. a légi közlekedésre vonatkozó ideiglenes rendőri intézkedésekről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XLVIII. évf. (1914) 1405–1410. p.
- 285/1915. ME. r. — 285/1915. ME. r. az útlevelek kötelezettség elrendeléséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XLVIII. évf. (1915) 38–40. p.
- 32.000/1915. BM. kr. — 32.000/1915. BM. kr. hadművelleti területen a polgári személyforgalom korlátozásáról és az igazolási kötelezettség szabályozásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, XLIX. évf. (1915) 1788–1811. p.
- 3.632/1918. ME. r. — 3.632/1918. ME. r. több cikk kiviteli és átviteli tilalmának korlátozásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LII. évf. (1918) 949–952. p.
- 3.323/1920. BM. r. — 3.323/1920. BM. r. a határátlépésnél fizetendő láttamozási díjak rendszeresítése. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LIV. évf. (1920) 709–710. p.
- 32.155/1920. KüM. r. — 32.155/1920. KüM. r. a futárok által betartandó útirány és menetrend tárgyában. *Külgügyi Közlöny*, I. évf. (1921) 1. sz. 7. p.
- 1921/XXXIII. tc. — 1921/XXXIII. tc. az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről. *Budapesti Közlöny*, 1921. évi 168. sz. rendkívüli kiadás (július 31.)
- 390/1922. osztr. PM. közl. — 390/1922. (VI. 9.) osztr. PM. közl. betreffend die Errichtung eines Zollflugplatzes in Aspern. [Aspernben vámrepülőtér felállítása tárgyában.] *Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich*, III. évf. (1922) 77. sz. 671. p.
- 4.300/1922. KüM. r. — 4.300/1922. KüM. r. a futárszolgálat tárgyában. *Külgügyi Közlöny*, II. évf. (1922) 5. sz. 41–44. p.
- 10.270/1922. ME. r. — 10.270/1922. ME. r. a légi közlekedésről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LV. évf. (1922) 192–203. p.
- 45.264/1922. KM. r. — 45.264/XI. 1922. KM. r. repülőtér gondnokságok létesítése tárgyában. *Budapesti Közlöny*, 1922. évi 109. sz. (május 12.) 1. p.
- 65.447/1923. BM. kr. — 65.447/1923. BM. kr. [cím nélkül; idézi a Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye alispánjának 6.851/1923. kig. sz. intézkedése.] *Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye Hivatalos Lapja*, XXI. évf. (1923) 33. sz. 476. p.
- 1924/XIX. tc. — 1924/XIX. tc. a vámjog szabályozásáról.
- 1.630/1924. ME. r. — 1.630/1924. ME. r. a légi közlekedésről szóló rendelet módosításáról és kiegészítéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII. évf. (1924) 30–33. p.
- 29.873/1924. KM. r. — 29.873/1924. KM. r. [cím nélkül] *Budapesti Közlöny*, 1924. évi 254. sz. 1. p.
- 45.179/1924. KM. r. — 45.179/1924. KM. r. a m. kir. légügyi hivatal felállításáról, szervezetének és hatáskörének megállapításáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII. évf. (1924) 745–749. p.
- 45.264/1924. KM. r. — 45.264/1924. KM. r. a repülőtérre, a léghajó kikötőre és vízi repülőállomásra fennálló és a kapcsolatos rendelkezések végrehajtásáról (repülőtérrendtartás). *Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII. évf. (1924) 709–720. p.
- 45.332/1924. KM. r. — 45.332/1924. KM. r. a külföldi légi járművek közlekedéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII. évf. (1924) 697–700. p.
- 45.396/1924. KM. r. — 45.396/1924. KM. r. a Magyarországon lajstromozott légi járműveken alkalmazandó jelzésekről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LVII. évf. (1924) 700–707. p.
- 201.000/1925. BM. kr. — 201.000/1925. BM. kr. a külföldieknek az ország területén lakhatásáról szóló 1903 : V. t.-c. végrehajtására vonatkozó rendelet kibocsátásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LVIII. évf. (1925) 195–247. p.
- 202.000/1925. BM. r. — 202.000/1925. BM. r. utasítás a határforgalmat ellenőrző hatóságok és azok közegei részére. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LVIII. évf. (1925) 261–266. p.
- 1926/XII. tc. — 1926/XII. tc. az Osztrák Köztársasággal Budapesten 1924. évi augusztus hó 29-én a légi forgalom szabályozása tárgyában aláírt ideiglenes szerződés becikkelyezéséről.
- 123.400/1926. BM. kr. — 123.400/1926. BM. kr. a határforgalmat ellenőrző hatóságok és azok közegei részére az útlevelek vizsgálatához szükséges új bélyegzők kiadása.

- p>114.782/1927. BM. kr. — 114.782/1927 BM. kr. idegen állampolgároknak beutazási engedély (visum) nélkül az ország területére bebocsátása. [címe más helyen: a külképviseleti hatóságaink beutazási engedélye (visuma) nélkül való bebocsátásról.]
- Belügyi Közlöny*
- , XXXII. évf. (1927) 16. sz. 502–503. p.
p>158.494/1927. BM. r. — 158.494/1927. BM. r. a közrendészeti szervek pilótaképzéséről.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LX. évf. (1927) 1676–1677. p.
p>264.380/1927. BM. kr. — 264.380/1927 BM. kr. az utólagos vízum kezelési szabályai.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LX. évf. (1927) 247–249. p. (A rendelet 1928. január 21-én kelt.)
p>144.260/1928. KM. r. — 144.260/1928. KM. r. [cím nélkül].
- Budapesti Közlöny*
- , XXXIII. évf. (1928) 295. sz. (december 29.) 3. p.
p>163.686/1928. BM. kr. — 163.686/1928. BM. kr. az osztrák légiforgalmi vállalatok osztrákhonos személyzetének a vízumkötelezettség alól mentesítéséről.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXI. évf. (1928) 323. p.
p>10675–1929. Somogy vm. alisp. r. — 10675–1929. Somogy vm. alisp. r.
- Somogy Vármegye Hivatalos Lapja*
- , (1929) 15. sz. 110. p.
p>1.730/1930. ME. r. — 1.730/1930. ME. r. Olaszországgal szemben az útlevellátamozási kényszer megszüntetéséről.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXIII. évf. (1930) 370. p.
p>1.731/1930. ME. r. — 1.731/1930. ME. r. a Német birodalommal szemben az útlevellátamozási kényszer megszüntetéséről és az ezzel kapcsolatos egyes rendelkezésekről.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXIII. évf. (1930) 370–371. p.
p>1.732/1930. ME. r. — 1.732/1930. ME. r. Ausztriával szemben az útlevellátamozási kényszer megszüntetéséről és az ezzel kapcsolatos egyes rendelkezésekről.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXIII. évf. (1930) 371–373. p.
p>2.260/1930. ME. r. — 2.260/1930. ME. r. Svájjal és Liechtensteinnel szemben az útlevellátamozási kényszer megszüntetéséről és az ezzel kapcsolatos egyes rendelkezésekről.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXIII. évf. (1930) 374–375. p.
p>3.980/1930. ME. r. — 3.980/1930. ME. r. Spanyolországgal szemben az útlevellátamozási kényszer megszüntetéséről és az ezzel kapcsolatos egyes rendelkezésekről.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXIII. évf. (1930) 462. p.
p>4.647/1930. KüM. r. — 4.647/1930. KüM. r. a magyar külügyi futárok költségei tárgyában.
- Külügyi Közlöny*
- , X. évf. (1930) 17. sz. 106–107. p.
p>8.160/1930. KüM. r. — 8.160/1930. KüM. r. a külügyi szolgálaton kívől álló egyének alkalmi futárként való küldetésének beszüntetése tárgyában.
- Külügyi Közlöny*
- , X. évf. (1930) 11. sz. 46–47. p.
p>22.510/1930. BM. r. — 22.510/1930. BM. r. [cím nélkül].
- Vasvármegye Hivatalos Lapja*
- , XXVIII. évf. (1930) 23. sz. 200. p.
p>4.500/1931. ME. r. — 4.500/1931. ME. r. a külfölddel való fizetési forgalom ellenőrzéséről és szabályozásáról.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXIV. évf. (1931) 1072–1074. p.
p>1.720/1932. ME. r. — 1.720/1932. ME. r. a külfölddel való fizetési forgalom ellenőrzéséről és szabályozásáról szóló 4.500/1931. M. E. számú rendelet újabb módosításáról.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXV. évf. (1932) 46. p.
p>84.877/1932. KM. r. — 84.877/1932. KM. r. a repülőgépekről való utastáviratforgalom kiterjesztése és díjmérséklése.
- Budapesti Közlöny*
- , 1932. évi 141. sz. (június 24.) 1. p.
p>102.573/1932. KM. r. — 102.573/1932. KM. r. a utastáviratforgalom rendszeresítése a Budapest és Bécs között közlekedő légi járművekről Magyarország illetőleg Ausztria bármely rendeltési helyére.
- Budapesti Közlöny*
- , 1932. évi 141. sz. (június 24.) 1. p.
p>115.000/1933. KM. r. — 115.000/1933. KM. r. a külföldi légijárművek közlekedéséről.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXVI. évf. (1933) 3069–3083. p.
p>157.209/1933. BM. r. — 157.209/1933. BM. r. a Légiforgalmi menetrendek és szakszolgálati engedélyek.
- Vasvármegye Hivatalos Lapja*
- , XXXI. évf. (1933) 12. sz. 92–93. p.
p>157.551/1933. BM. r. — 157.551/1933. BM. r. a Légiforgalmi menetrendek és szakszolgálati engedélyek.
- Vasvármegye Hivatalos Lapja*
- , XXXI. évf. (1933) 12. sz. 91–92. p.
p>158.162/1933. BM. r. — 158.162/1933. BM. r. a nyári menetrendek és szakszolgálati engedélyek.
- Vasvármegye Hivatalos Lapja*
- , XXXI. évf. (1933) 19. sz. 171–172. p.
p>158.722/1933. BM. r. — 158.722/1933. BM. r. a 4. számú légiforgalmi rendelet.
- Vasvármegye Hivatalos Lapja*
- , XXXI. évf. (1933) 21. sz. 202–204. p.
p>161.983/1933. BM. r. — 161.983/1933. BM. r. a 11. sz. légiforgalmi rendelet.
- Vasvármegye Hivatalos Lapja*
- , XXXI. évf. (1933) 39. sz. 319–320. p.
p>162.434/1933. BM. r. — 162.434/1933. BM. r. a 12. sz. légiforgalmi rendelet.
- Vasvármegye Hivatalos Lapja*
- , XXXI. évf. (1933) 43. sz. 358–360. p.
p>162.688/1933. BM. r. — 162.688/1933. BM. r. a 13. sz. légiforgalmi rendelet.
- Vasvármegye Hivatalos Lapja*
- , XXXI. évf. (1933) 43. sz. 360–361. p.
p>164.063/1933. BM. r. — 164.063/1933. BM. r. a 15. sz. Légiforgalmi rendelet.
- Vasvármegye Hivatalos Lapja*
- , XXXII. évf. (1934) 2. sz. 28–29. p.

- 3.810/1934. ME. r. — 3.810/1934. ME. r. Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysággal, valamint az Ír Szabad Állammal szemben az útlevellátározási kényszer ideiglenes felfüggesztése. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXVII. évf. (1934) 376. p.
- 14.185/1934. KüM. r. — 14.185/1934. KüM. r. a futárszolgálat alkalmazásával repülőgépek igénybevétele tárgyában. *Külgügyi Közlöny*, XIV. évf. (1934) 10. sz. 47–48. p.
- 196.455/1934. BM. r. — 196.455/1934. BM. r. a 4. sz. Légitörvényi rendelet. *Vasvármegye Hivatalos Lapja*, XXXII. évf. (1934) 11. sz. 166–167. p.
- 197.771/1934. BM. r. — 197.771/1934. BM. r. az 1934. évi 6. sz. légitörvényi rendelet. *Vasvármegye Hivatalos Lapja*, XXXII. évf. (1934) 16. sz. 209–210. p.
- 2.100/1935. ME. r. — 2.100/1935. ME. r. Nagy-Britannia és Észak-Írország, valamint az Ír Szabad Állammal és a Kanadai Domíniummal szemben az útlevellátározási kényszer ideiglenes felfüggesztése. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXVIII. évf. (1935) 20. p.
- 4.490/1935. ME. r. — 4.490/1935. ME. r. a külfölddel való fizetési forgalom ellenőrzése és szabályozása tárgyában 4.500/1931. M. E. szám alatt kibocsátott rendelet újabb módosításáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXVIII. évf. (1935) 252–254. p.
- 1936/XXVIII. tc. — 1936/XXVIII. tc. a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről. *Országos Törvénytár*, 1936. év
- 5.600/1936. ME. r. — 5.600/1936. ME. r. Finnországgal szemben az útlevellátározási kényszer megszüntetéséről és az ezzel kapcsolatos egyes rendelkezésekről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXIX. évf. (1936) 1241–1242. p.
- 5.754/1936. KüM. r. — 5.754/1936. KüM. r. a külgügyi szolgálaton kívül álló személyeknek alkalmi futárként való indítása tárgyában. *Külgügyi Közlöny*, XVI. évf. (1936) 4. sz. 15–17. p.
- (1937) 2. sz. légitörvényi rendelet. — (1937) 2. sz. légitörvényi rendelet. Új közforgalmi repülőtér üzembe helyezése. *A Közlekedés*, IX. évf. (1937) 8. sz. (augusztus) 154. p.
- 1937/III. tc. — 1937/III. tc. a Budapest székesfőváros közigazgatásáról szóló 1930 : XVIII. törvény cikk újabb kiegészítéséről és módosításáról.
- 328/1937. BM. kr. — 328/1937. BM. a Budapest székesfőváros közigazgatásáról szóló 1930:XVIII. törvény cikk újabb kiegészítéséről és módosításáról alkotott 1937:III. törvény cikk hatálybalépéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXX. évf. (1937) 284. p.
- 12.300/1. II./1937. K. Vi. kr. — 12.300/1. II./1937. K. Vi. kr. az Air France Légitörvényi Rt. budapesti cég részére engedélyezett bemondójegykes eljárás tárgyában. *Értesítő a magyar királyi vámhivatalok részére*, XV. évf. (1937) 13. sz. 70. p.
- 44.670/1937. KüM. r. — 44.670/1937. KüM. r. a visumkényszernek az USA állampolgárokkal szemben, viszonyossági alapon, újabb rendelkezésig való felfüggesztése tárgyában. *Külgügyi Közlöny*, XVII. évf. (1937) 10. sz. 83. p.
- 143.950/1937. BM. kr. — 143.950/1937. BM. kr. a m. kir. rendőrség hatáskörének az új budapesti közforgalmú repülőtérre kiterjesztéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXX. évf. (1937) 307. p.
- (1938) 3. sz. légitörvényi rendelet. — (1938) 3. sz. légitörvényi rendelet. *Magyar Szárnyak*, I. évf. (1938) 4. sz. (október 1.) 37. p.
- (1938) 4. sz. légitörvényi rendelet. — (1938) 4. sz. légitörvényi rendelet. *Magyar Szárnyak*, II. évf. (1939) 1. sz. (január 1.) 35. p.
- 479.064/1938. LüH. r. — 479.064/lü 14/b/1938. LüH. r. a légitörvényi ideiglenes korlátozása. *M. T. I.*, 1938. szeptember 25-ei 20. kiadás (19:10)
- 505.204/1938. LüH. r. — 505.204/lü 14/b/1938. LüH. r. az ideiglenes légitörvényi korlátozások feloldása. *M. T. I.*, 1938. november 26-ai 19. kiadás (12:15)
- 1939/II. tc. — 1939/II. tc. a honvédelemről.
- (1939) 2. sz. légitörvényi rendelet. — (1939) 2. sz. légitörvényi rendelet. *Magyar Szárnyak*, II. évf. (1939) 8. sz. (augusztus 1.) 31. p.
- 2.790/1939. ME. r. — 2.790/1939. ME. r. a légiközlekedési ügyek intézésének szabályozásáról. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXXII. évf. (1939) 447–449. p.
- 41.950/1939. KüM. r. — 41.950/10/1939. KüM. r. a vízumkényszer megszüntetése végett 1936. évi április hó 3-án, Helsinkiben létrejött magyar- finn megállapodás felmondása. *Belügyi Közlöny*, XLIV. évf. (1939) 449. p.
- 63.171/1939. HM. r. — 63.171/le. V.-1939. HM. r. emlékeztető a légi ellenőrző szolgálat ellátásához. Részletét ismerteti PETHŐ Ádám: *A légi közlekedés jogszabályai*. Budapest, 1943. 229. p.
- 167.885/1939. LüH. r. — 167.885/le. V.-1939. LüH. r. összefoglalja az *MTI* 1939.11.03-ai 22. kiadása (18:10)
- 1940/XVIII. tc. — 1940/XVIII. tc. a magyar állam biztonságát és nemzetközi érdekét veszélyeztető egyes cselekmények büntetéséről.
- 60.254/1940. KKM. r. — 60.254/1940. KKM. r. a repülőtérre, léghajókikötőre, és vízi repülőállomásra fennálló és kapcsolatos rendelkezések végrehajtása tárgyában (repülőtérrendtartás) kiadott 45.264/1924. K. M. számú rendelet módosításáról és kiegészítéséről. *Magyarországi Rendeletek Tára*, LXXII. évf. (1940) 3830–3832. p.

- p.9.230/1941. ME. r. — 9.230/1941. ME. r. a liszt, a kenyér és a sütőipari termékek arányos elosztásának szabályozásáról.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXXIII. évf. (1941) 3793–3807. p.
-
- 61.939/1941. HM. kr. — 61.939/1941. HM. kr. katonai épületekbe való belépés és a katonai vonatkozású fényképfelvételek engedélyezése.
- Csendőrségi Közlöny*
- , XXVI. évf. (1941) 37. sz. 397–399. p.
-
- 100.300/1942. KöM. r. — 100.300/1942. KöM. r. a liszt, a kenyér és a sütőipari termékek arányos elosztásáról szóló 9.230/1941. M. E. számú rendelet végrehajtásáról.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXXIV. évf. (1942) 539–545. p.
-
- 131.151/1942. HM. r. — 131.151/30-1942. HM. r. emlékeztető a légi ellenőrző szolgálat ellátásához. Részletét ismerteti PETHŐ Ádám:
- A légi közlekedés jogszabályai*
- . Budapest, 1943. 230. p.
-
- 1.560/1944. ME. r. — 1.560/1944. ME. r. a légi közlekedési ügyek szabályozásáról.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXXVI. évf. (1944) 471. p.
-
- 2.300/1944. ME. r. — 2.300/1944. ME. r. a m. kir. rendőrség átszervezése.
- Belügyi Közlöny*
- , XLIX. évf. (1944) 28. sz. 1011–1013. p.
-
- 1945/V. tc. — 1945/V. tc. a Moszkvában az 1945. évi január hó 20. napján kötött fegyverszüneti egyezmény becikkelyezéséről.
-
- 1.690/1945. ME. r. — 1.690/1945. ME. r. a csendőrség feloszlásáról és az államrendőrség megszervezéséről.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXXVII. évf. (1945) 131–132. p.
-
- 1.700/1945. ME. r. — 1.700/1945. ME. r. a Magyar Államrendőrség felállításáról.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXXVII. évf. (1945) 132–135. p.
-
- 2.629/1945. ME. r. — 2.629/1945. ME. r. a légi közlekedési ügyek szabályozásáról.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXXVII. évf. (1945) 164. p.
-
- 6.690/1945. ME. r. — 6.690/1945. ME. r. a csendőrség feloszlásáról és az államrendőrség megszervezéséről szóló 1.690/1945. M. E. számú rendelet kiegészítéséről és módosításáról.
- Magyarországi Rendeletek Tára*
- , LXXVII. évf. (1945) 653–654. p.
-
- 145.389/1945. BM. r. — 145.389/1945. IV.–12. BM. r. a Magyar Határrendőrség felállítása tárgyában.
- Rendőrségi Közlöny*
- , I. évf. (1945) 9. sz. (november 10.) 180–183. p.
-
- 151.616/1944. BM. r. — 151.616/1944. BM. r. m. kir. rendőrség felügyelőjének kinevezése.
- Belügyi Közlöny*
- , XLIX. évf. (1944) 38. sz. 1439. p.
-
- 215.908/1946. BM. r. — 215.908/1946. IV.–12. BM. r. magyar határrendőrség és a magyar folyamrendőrség elnevezésének megváltoztatása, valamint e hatóságok hatáskörébe tartozó ügyekben a másodfokú hatósági jogkör gyakorlása.
- Rendőrségi Közlöny*
- , II. évf. (1946) 8. sz. (április 1.) 301. p.
-
- 219.084/1946. BM. r. — 219.084/1946. IV.–12. BM. r. a légi közlekedéssel kapcsolatos rendészeti tennivalók ellátása tárgyában.
- Rendőrségi Közlöny*
- , II. évf. (1946) 10. sz. (május 1.) 343–345. p.
-
- 577.093/1946. BM. r. — 577.093/1946. BM. r. a légi közlekedéssel kapcsolatos rendészeti tennivalók ellátásának újból való szabályozása tárgyában.
- Rendőrségi Közlöny*
- , II. évf. (1946) 25. sz. (december 15.) 672–673. p.
-
- 580.314/1946. BM. r. — 580.314/1946. BM. r. a légi közlekedéssel kapcsolatos rendészeti tennivalók ellátásának újból való szabályozásáról szóló 577.093/1946. IV.–1. B. M. számú rendelet végrehajtása tárgyában.
- Rendőrségi Közlöny*
- , III. évf. (1947) 2. sz. (január 15.) 35. p.
-
- 1947/XVIII. tc. — 1947/XVIII. tc. a Párizsban 1947. évi február hó 10. napján kelt békeszerződés becikkelyezése tárgyában.
- Rendőrségi Közlöny*
- , III. évf. (1947) 18. sz. (augusztus 15.) 410–422. p.
-
- 11.800/1947. Korm. r. — 11.800/1947. (X. 15.) Korm. r. a párizsi békeszerződés életbelépéséről.
-
- 21.000/1947. Közl. M. r. — 21.000/1947. Közl. M. r. a légiközlekedési felügyelőségek létesítése és hatáskörük szabályozása tárgyában.
- Rendőrségi Közlöny*
- , III. évf. (1947) 13. sz. (július 1.) 321–322. p.
-
- 291.000/1947. BM. r. — 291.000/1947. BM. r. a légiközlekedéssel kapcsolatos rendészeti tennivalók ellátásának újabb szabályozása tárgyában.
- Rendőrségi Közlöny*
- , III. évf. (1947) 13. sz. (július 1.) 319–320. p.
-
- 293.300/1947. BM. r. — 293.300/1947. BM. r. a légiközlekedéssel kapcsolatos rendészeti tennivalók ellátásának újabb szabályozásáról szóló 291.000/1947. B. M. számú rendelet végrehajtása tárgyában.
- Rendőrségi Közlöny*
- , III. évf. (1947) 13. sz. (július 1.) 617–618. p.
-
- 1948/XLVIII. tc. — 1948/XLVIII. tc. a büntetőtörvények egyes fogyatékoságainak megszüntetéséről és pótlásáról.
- Magyar Közlöny*
- , 1948. év 269. sz. 2507–2508. p.
-
- 12.130/1948. Korm. r. — 12.130/1948. Korm. r. az Egyesült Államok részéről érvényben tartott kétoldalú nemzetközi egyezmények újbóli alkalmazásáról.
- Magyar Közlöny*
- , [IV. évf.] (1948) 270. sz. 2515–2516. p.
-
- 288.143/1948. BM. r. — 288.143/1948. BM. r. légirendészeti kapitányságok szervezése tárgyában.
- Magyar Közlöny*
- , 1948. év 210. sz. 2128. p.
-
- 4.353/1949. Korm. r. — 4.353/1949. (XII.28.) Korm. r. Államvédelmi Hatóság szervezése tárgyában.
- Magyar Közlöny*
- , [V. évf.] (1949) 268. sz. 2167–2168. p.

1951/24. tvr.	— 1951/24. tvr. a vámjog szabályozásáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1951. év 126. sz. 859–866. p.
1952/24. tvr.	— 1952/24. tvr. a vámügyeknek a külkereskedelmi miniszter hatáskörébe utalásáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1952. év 86. sz. (december 28.) 719. p.
9.610/1951. BM. r.	— 9.610/1951. BM. r. a folyam- és légirendészeti teendők ellátásáról.
13.890/1951. BM. r.	— 13.890/1951. BM. r. a folyam- és légirendészeti teendők ellátásáról szóló 9.610/1951. B. M. sz. rendelet kiegészítése. <i>Belügyi Közlöny</i> , I. évf. (1951) 4. sz. (július 8.) 86. p.
1954/VII. tv.	— 1954/VII. tv. belkereskedelmi minisztérium és külkereskedelmi minisztérium felállításáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1954. év 46. sz. (június 29.) 348. p.
1954/12. tvr.	— 1954/12. tvr. az ország területének elhagyására vonatkozó büntető rendelkezések kiegészítéséről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1954. év 35. sz. (május 12.) 189. p.
1954/16. tvr.	— 1954/16. tvr. a vámjog szabályozásáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1954. év 42. sz. 225–233. p.
1955/7. tvr.	— 1955/7. tvr. a vámjog szabályozásáról szóló 1954. évi 16. törvényerejű rendelet módosításáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1955. év 20. sz. (február 23.) 121. p.
1957/12. tvr.	— 1957/12. tvr. az ország területének elhagyására vonatkozó büntető rendelkezések kiegészítéséről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1957. év 18. sz. 81–82. p.
3/1959. BM. r.	— 3/1959. BM. r. a polgári repüléssel kapcsolatos rendészeti feladatok ellátásáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1959. év 80. sz. 651–652. p.
1961/V. tv.	— 1961/V. tv. a Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1961. év 97. sz. 939–982. p.
14/1962. EüM. ut.	— 14/1962. (Eü. K. 8.) EüM. ut. Budapest-Ferihegy repülőtérén állami közegészségügyi felügyelet szervezéséről.
1964/20. tvr.	— 1964/20. tvr. a vámjog szabályozásáról szóló 1954. évi 16. törvényerejű rendelet módosításáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1964. év 53. sz. (augusztus 25.) 435–437. p.
1964/26. tvr.	— 1964/26. tvr. a polgári repülésről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1964. év 68. sz. 549–553. p.
27/1964. MT. r.	— 27/1964. (XI. 10.) MT. r. a polgári repülésről szóló 1964. évi 26. törvényerejű rendelet végrehajtásáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1964. év 68. sz. 554–563. p.
1965/4. tvr.	— 1965/4. tvr. New Yorkban, 1961. március 30-án kelt Egységes Kábítószer Egyezmény kihirdetéséről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1965. év 8. sz. (január 27.) 99–118. p.
1965/22. tvr.	— 1965/22. tvr. a diplomáciai kapcsolatokról Bécsben, 1961. április 18-án aláírt nemzetközi szerződés kihirdetéséről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1965. év 64. sz. (november 18.) 564–572. p.
3/1966. BM. r.	— 3/1966. BM. r. a légirendészeti feladatok ellátásáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1966. év 27. sz. 244–246. p.
1966/4. tvr.	— 1966/4. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Jugoszláv Szocialista Szövetségi Köztársaság Kormánya között a vízumkötelezettség megszüntetéséről, Belgrádban 1965. november hónap 23. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1966. év 13. sz. 108–110. p.
9/1966. Korm. r.	— 9/1966. (II. 5.) Korm. r. a vám- és pénzügyőrségről, valamint a vámjog szabályozásáról szóló 1966. évi 2. törvényerejű rendelet végrehajtásáról. <i>Magyar Közlöny</i> , 1966. év 8. sz. (február 5.) 76–79. p.
1966/25. tvr.	— 1966/25. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és az Etióp Császárság Kormánya között a területeik közötti és az azokon túli légi járatok tárgyában Addis Abebában 1965. május 25-én aláírt egyezmény kihirdetéséről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1966. év 58. sz. 547–551. p.
3346/1966. Korm. hat.	— 3346/1966. Korm. hat. a magyar-török légügyi egyezmény jóváhagyásáról. MNL OL XIX-A-83-b
1967/41. tvr.	— 1967/41. tvr. a „Szerződés az államok tevékenységét szabályozó elvekről a világűr kutatása és felhasználása terén, beleértve a Holdat és más égitesteket” című, Moszkvában, Londonban és Washingtonban 1967. január 27-én aláírt szerződés kihirdetéséről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1967. év 101. sz. (december 24.) 1097–1101. p.
1968/7. tvr.	— 1968/7. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Román Szocialista Köztársaság Kormánya között, a hivatalos és magáncélú utazásokra vonatkozó be- és kiutazási, valamint átutazási vízumkötelezettség megszüntetéséről Budapesten, 1967. november 1-jén aláírt egyezmény kihirdetéséről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1968. év 18. sz. (március 3.) 223–226. p.
1968/11. tvr.	— 1968/11. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és India Kormánya között a légi járatok tárgyában Új-Delhiben, 1966. évi február hó 23. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről. <i>Magyar Közlöny</i> , 1968. év 36. sz. (április 30.) 420–425. p.
1968/17 tvr.	— 1968/17 tvr. A Magyar Népköztársaság Kormánya és a Mongol Népköztársaság Kormánya között a vízumkötelezettség megszüntetéséről Budapesten 1967. január

- 23-án aláírt egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1968. év 48. sz. (június 11.) 527–529. p.
- 1968/28. tvr. — 1968/28. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Török Köztársaság Kormánya között Ankarában, 1966. évi június hó 28. napján aláírt légügyi egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1968. év 79. sz. (október 6.) 740–745. p.
- 1968/34. tvr. — 1968/34. tvr. a Magyar Népköztársaság és a Svájci Államszövetség között a menetrendszerű légiközlekedés tárgyában Budapesten, 1967. évi július hó 19. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1968. év 96. sz. (december 7.) 908–913. p.
- 1969/13. tvr. — 1969/13. tvr. a Magyar Népköztársaság és a Tunéziai Köztársaság között a légiszállítások tárgyában Budapesten, 1968. évi június hó 17. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1969. év 46. sz. (június 20.) 442–445. p.
- 1969/17. tvr. — 1969/17. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és az Osztrák Köztársaság Szövetségi Kormánya között a szolgálati útlevéllel rendelkezőkre vonatkozó vízumkötelezettség megszüntetéséről, Bécsben 1969. április hó 29. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1969. év 51. sz. (július 4.) 493–494. p.
- 1969/31. tvr. — 1969/31. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Német Demokratikus Köztársaság Kormánya között Berlinben, 1969. június 20-án a vízummentes utazás tárgyában aláírt egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1969. év 83. sz. (november 4.) 767–769. p.
- 1969/40. tvr. — 1969/40. tvr. a Magyar Népköztársaság és a Finn Köztársaság között a vízumkényszer megszüntetése tárgyában Budapesten, 1969. október 1-jén aláírt egyezmény kihirdetéséről *Magyar Közlöny*, 1969. év 97. sz. (december 24.) 897–898. p.
- 1970/31. tvr. — 1970/31. tvr. a Magyar Népköztársaság és a Marokkói Királyság között a légi szállítások tárgyában Rabatban, 1967. évi március hó 21. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1970. év 74. sz. (augusztus 23.) 751–756. p.
- 1971/18. tvr. — 1971/18. tvr. a Magyar Népköztársaság és a Szudáni Demokratikus Köztársaság között területeik között és azon túl való légijáratok létesítése tárgyában Khartoumban, az 1970. évi augusztus hó 23. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1971. év 65. sz. (augusztus 21.) 720–726. p.
- 1971/25. tvr. — 1971/25. tvr. a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1971. év 74. sz. (szeptember 28.) 821–838. p.
- 1971/28. tvr. — 1971/28. tvr. a Büntető Törvénykönyv módosításáról és kiegészítéséről. *Magyar Közlöny*, 1971. év 85. sz. (november 4.) 935–950. p.
- 1971/36. tvr. — 1971/36. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Libanoni Köztársaság Kormánya között a polgári légiközlekedés tárgyában Beirutban, az 1966. évi január hó 15. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1971. év 98. sz. (december 28.) 1181–1186. p.
- 1973/16. tvr. — 1973/16. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és az Amerikai Egyesült Államok Kormánya között Washingtonban, az 1972. évi május hó 30. napján aláírt légügyi egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1973. év 46. sz. (július 11.) 514–520. p. (HU ISSN 0076-2407)
- 40/1974. MT. r. — 40/1974. (XI. 1.) MT. r. a Magyar Népköztársaság államhatárának őrzetéről. *Magyar Közlöny*, 1974. év 80. sz. (november 1.) 893–896. p. (HU ISSN 0076-2407)
- 1/1975. BM. r. — 1/1975. (IV. 2.) BM. r. a Magyar Népköztársaság államhatárának őrzetéről szóló 40/1974. (XI. 1.) MT. rendelet végrehajtásáról. *Magyar Közlöny*, 1975. év 20. sz. (április 2.) 303–305. p. (HU ISSN 0076-2407)
- 1976/22. tvr. — 1976/22. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Guineai Köztársaság Kormánya között a polgári légiközlekedés tárgyában Conakryban, az 1971. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1976. év 66. sz. (augusztus 31.) 796–800. p. HU ISSN 0076-2407
- 32/1976. MT. r. — 32/1976. (VIII. 29.) MT. r. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Sierra Leone Köztársaság Kormánya között a területeik közötti és azon túlra irányuló légijáratok tárgyában Budapesten, az 1975. évi november hó 5. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1976. év 65. sz. 788–792. p. HU ISSN 0076-2407
- 3/1977. BM. r. — 3/1977. BM. r. a polgári repülés rendészeti feladatainak ellátásáról. *Magyar Közlöny*, 1977. év 19. sz. (március 2.) 304–307. p. HU ISSN 0076-2407
- 17/1977. MT. r. — 17/1977. (V. 27.) MT. r. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Líbiai Arab Köztársaság Kormánya között a területeik közötti és azon túli menetrendszerű légijáratok szabályozása tárgyában Triploiban, 1975. november 27. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1977. év 42. sz. 609–613. p.
- 1978/IV. tv. — 1978/IV. tv. a büntető törvénykönyvről. *Magyar Közlöny*, 1978. év 92. sz. (december 31.) 1047–1262. p. HU ISSN 0076-2407

- p>1978/13. tvr. — 1978/13. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Nigériai Szövetségi Köztársaság Szövetségi Katonai Kormánya között Budapesten, az 1977. évi március hó 31. napján aláírt, a területeik közötti és azon túli légijáratokról szóló Egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1978. év 57. sz. (augusztus 29.) 556–560. p.
p>25/1978. MT. r. — 25/1978. (IV. 22.) MT. r. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Pakisztán Iszlám Köztársaság Kormánya között a légijáratok tárgyában Budapesten, az 1977. évi május hó 11. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1978. év 26. sz. (április 22.) 293–298. p. HU ISSN 0076-2407
p>1978/30. tvr. — 1978/30. tvr. a Magyar Népköztársaság Kormánya és az Osztrák Szövetségi Kormány között a vízumkényszer megszüntetéséről Bécsben, az 1978. évi július hó 5. napján aláírt Egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1978. év 89. sz. (december 23.) 990–991. p. HU ISSN 0076-2407
p>40/1978. MT. r. — 40/1978. (VII. 20.) MT. r. a Magyar Népköztársaság Kormánya és az Afgán Köztársaság Kormánya között Kabulban az 1977. évi október hó 16. napján aláírt, a légijáratokról szóló Egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1978. év 58. sz. (augusztus 31.) 571–574. p. HU ISSN 0076-2407
p>13/1979. MT. r. — 13/1979. (III. 31.) MT. r. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Kubai Köztársaság Kormánya között Budapesten, 1974. március 29-én aláírt, a polgári légitársaságok közötti egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1979. év 16. sz. (április 31.) 184–189. p. HU ISSN 0076-2407
p>1981/8. tvr. — 1981/8. tvr. a polgári repülésről.
- Magyar Közlöny*
- , 1981. év 33. sz. (június 9.) 525–528. p. HU ISSN 0076-2407
p>17/1981. MT. r. — 17/1981. MT. r. a polgári repülésről szóló 1981. évi 8. törvényerejű rendelet végrehajtásáról.
- Magyar Közlöny*
- , 1981. év 33. sz. (június 9.) 528–535. p.
p>3/1983. BM. r. — 3/1983. BM. r. a polgári repüléssel összefüggő rendészeti feladatok ellátásának rendjéről.
- Magyar Közlöny*
- , 1983. év 10. sz. (március 16.) 98–100. p.
p>6/1983. MT. r. — 6/1983. (IV. 13.) MT. r. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Nicaraguai Köztársaság Kormánya között a vízumkényszer megszüntetéséről szóló, Budapesten 1982. november 27-én aláírt egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1983. év 15. sz. (április 13.) 198–199. p. HU ISSN 0076-2407
p>51/1983. MT. r. — 51/1983. (XII. 30.) MT. r. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Máltai Köztársaság Kormánya között, a vízumkényszer megszüntetéséről szóló, Budapesten, 1983. február 4-én aláírt egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1983. év 63. sz. (december 30.) 1279–1281. p. HU ISSN 0076-2407
p>1/1986. MT. r. — 1/1986. (I. 19.) MT. r. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Svéd Királyság Kormánya között a vízumkényszer kölcsönös megszüntetéséről Budapesten, 1985. november 29-én aláírt egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1986. év 1. sz. (január 19.) 2–3. p. HU ISSN 0076-2407
p>71/1987. MT. r. — 71/1987. (XII. 10.) MT. r. a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Ciprusi Köztársaság Kormánya között a vízumkényszer megszüntetéséről szóló egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1987. év 58. sz. (december 10.) 1367–1369. p.
p>1989/XXVIII. tv. — 1989/XXVIII. tv. a külföldre utazásról és az útlevelel.
- Magyar Közlöny*
- , 1989. év 71. sz. (október 19.) 1195–1200. p. HU ISSN 0076-2407
p>1989/XXXI. tv. — 1989/XXXI. tv. az Alkotmány módosításáról. [1949/XX. tv. a Magyar Köztársaság Alkotmánya 40/A. §.]
- Magyar Közlöny*
- , 1989. év 74. sz. (október 23.) 1219–1255. p. HU ISSN 0076-2407
p>1/1990. Korm. r. — 1/1990. (VII. 3.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és a Németországi Szövetségi Köztársaság Kormánya között az 1990. évi március hó 24. napján jegyzékváltás útján megkötött, a vízumkényszer megszüntetéséről szóló megállapodás kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1990. év 63. sz. (július 3.) 1344–1345. p. HU ISSN 0076-2407
p>3/1990. Korm. r. — 3/1990. (VII. 10.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és San Marinó Köztársaság Kormánya között San Marinóban, 1990. február hó 26. napján aláírt egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1990. év 65. sz. (július 10.) 1373–1374. p. HU ISSN 0076-2407
p>24/1990. BM. r. — 24/1990. (IX. 5.) BM. r. a Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóság létesítéséről, feladatáról és hatásköréről.
- Magyar Közlöny*
- , 1990. év 87. sz. (szeptember 5.) 1773–1774. p. HU ISSN 0076-2407
p>37/1990. MT. r. — 37/1990. (II. 28.) MT. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és az Olasz Köztársaság Kormánya között Rómában, 1990. január hó 17. napján aláírt vízum megállapodás kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1990. év 18. sz. (február 28.) 374–375. p. HU ISSN 0076-2407
p>58/1990. Korm. r. — 58/1990. (IX. 25.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és a Francia Köztársaság Kormánya között a rövid időtartamú tartózkodásokra vonatkozó vízumkötelezettség megszüntetéséről és az 1990. évi július hó 4. napján létrejött megállapodás

- p. HU ISSN 0076-2407
-
- 67/1990. Korm. r. — 67/1990. (X. 12.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és a Dán Királyság Kormánya között a vízumkényszer megszüntetésére vonatkozó megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1990. év 101. sz. (október 12.) 2103–2104. p. HU ISSN 0076-2407
- 91/1990. Korm. r. — 91/1990. (XI. 21.) Korm. r. a magyar-izraeli légiközlekedési egyezmény kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1990. év 116. sz. (november 21.) 2290–2296. p. HU ISSN 0076-2407
- 102/1990. Korm. r. — 102/1990. (XII. 7.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyság Kormánya között a vízumkényszer megszüntetésére vonatkozó megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1990. év 123. sz. (december 7.) 2409–2410. p. HU ISSN 0076-2407
- 1991/XI. tv. — 1991/XI. tv. az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálatról. *Magyar Közlöny*, 1991. év 37. sz. (április 9.) 753–758. p. HU ISSN 0076-2407
- 21/1991. Korm. r. — 21/1991. (II. 5.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és az Argentín Köztársaság Kormánya között a vízumentességre vonatkozó megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1991. év 12. sz. (február 5.) 427–429. p. HU ISSN 0076-2407
- 22/1991. Korm. r. — 22/1991. (II. 5.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és Svájc Szövetségi Tanácsa között a vízumkényszer megszüntetésére vonatkozó megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1991. év 12. sz. (február 5.) 429–430. p. HU ISSN 0076-2407
- 29/1991. Korm. r. — 29/1991. (II. 26.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és az Amerikai Egyesült Államok Kormánya között a vízumentességre, illetve a vízumkönnyítésre vonatkozó megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1991. év 21. sz. (február 26.) 543–545. p. HU ISSN 0076-2407
- 31/1991. Korm. r. — 31/1991. (II. 26.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és Izland Kormánya között a vízumkényszer megszüntetésére vonatkozó megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1991. év 21. sz. (február 26.) 549–551. p. HU ISSN 0076-2407
- 32/1991. Korm. r. — 32/1991. (II. 26.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és a Norvég Királyság Kormánya között a vízumkényszer megszüntetésére vonatkozó megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1991. év 21. sz. (február 26.) 551–552. p. HU ISSN 0076-2407
- 59/1991. Korm. r. — 59/1991. (IV. 19.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és a Benelux országok Kormányai között a vízumkényszer megszüntetésére vonatkozó megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1991. év 41. sz. (április 19.) 849–851. p. HU ISSN 0076-2407
- 109/1991. Korm. r. — 109/1991. (VIII. 28.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és Írország Kormánya között a vízumentességre, illetve a vízumkönnyítésre vonatkozó megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1991. év 93. sz. (augusztus 28.) 1977–1978. p. HU ISSN 0076-2407
- 24/1993. PM. r. — 24/1993. (XI. 23.) PM. r. a vám- és pénzügyőrség hatósági jogkörrel rendelkező szerveinek székhelyéről és illetékességéről. *Magyar Közlöny*, 1993. év 133. sz. (szeptember 23.) 7736–7772. p. HU ISSN 0076-2407
- 1993/CVII. tv. — 1993/CVII. tv. az Alkotmány módosításáról. *Magyar Közlöny*, 1993. év 186. sz. (december 24.) 11129–11130. p. HU ISSN 0076-2407
- 1994/XLIII. tv. — 1994/XLIII. tv. Budapest főváros közigazgatási területéről és kerületi beosztásáról. *Magyar Közlöny*, 1994. év 44. sz. (április 26.) 1538–1542. p. HU ISSN 0076-2407
- 170/1994. Korm. r. — 170/1994. (XII. 20.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és Malajzia Kormánya között Kuala Lumpurban, 1993. február 19-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1994. év 122. sz. (december 20.) 4104–4110. p. HU ISSN 0076-2407
- 1995/XCVII. tv. — 1995/XCVII. tv. a légiközlekedésről. *Magyar Közlöny*, 1995. év 103. sz. (november 30.) 5994–6006. p. HU ISSN 0076-2407
- 66/1995. Korm. r. — 66/1995. (VI. 13.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és Japán Kormánya között Budapesten, 1994. február 23-án aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1995. év 49. sz. (június 13.) 2645–2650. p. HU ISSN 0076-2407
- 1997/XXXII. tv. — 1997/XXXII. tv. a határőrizetről és a Határőrségről. *Magyar Közlöny*, 1997. év 42. sz. (május 14.) 2865–2880. p. HU ISSN 0076-2407
- 1997/XLIX. tv. — 1997/XLIX. tv. a Magyar Köztársaság Kormánya és az Egyesült Államok Kormánya közötti, az Egyesült Államok Fegyveres Erőinek a Magyar Köztársaság területén történő tevékenységéről szóló Megállapodás, valamint az annak mellékletét ké-

- péző Végrehajtási Megállapodások megerősítéséről és kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 1997. év 53. sz. (június 20.) 3962–3976. p. HU ISSN 0076-2407
- 66/1997. BM. r. — 66/1997. (XII. 10.) BM. r. a határőrizetről és a Határőrségről szóló 1997. évi XXXII. törvény végrehajtásáról. *Magyar Közlöny*, 1997. év 110. sz. (december 10.) 8157–8189. p. HU ISSN 0076-2407
- 73/1997. OGY. hat. — 73/1997. OGY. hat. a Határőrség fejlesztési irányairól.
- 1997/CXVIII. tv. — 1997/CXVIII. tv. a Budapest főváros közigazgatási területéről és kerületi beosztásáról szóló 1994. évi XLIII. törvény mellékleteinek módosításáról. *Magyar Közlöny*, 1997. év 102. sz. (november 20.) 7279–7284. p. HU ISSN 0076-2407
- 162/1997. Korm. r. — 162/1997. (IX. 30.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és Japán Kormánya között a vízumkényszer megszüntetésére vonatkozó Megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1997. év 83. sz. (szeptember 30.) 5851–5852. p. HU ISSN 0076-2407
- 2141/1997. Korm. hat. — 2141/1997. (V. 30.) Korm. hat. a Határőrség szervezeti továbbfejlesztéséről.
- 1/1998. Korm. r. — 1/1998. (I. 12.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és a Kínai Népköztársaság Kormánya között Budapesten, 1993. szeptember 15-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 1998. év 1. sz. (január 12.) 4–10. p. HU ISSN 0076-2407
- 48/1998. BM. r. — 48/1998. BM. r. a Repülőtéri Biztonsági Főigazgatóság létesítéséről, feladatáról és hatásköréről szóló 24/1990. (IX. 5.) BM rendelet, valamint a közalkalmazottak jogállásáról szóló 1992. évi XXXIII. törvénynek a belügyminiszter ágazati irányítása alá tartozó szerveknél történő végrehajtásáról szóló 62/1997. (XI. 17.) BM rendelet módosításáról. *Magyar Közlöny*, 1998. év 96. sz. (október 28.) 5973. p. HU ISSN 0076-2407
- 25/1999. Korm. r. — 25/1999. (II. 12.) Korm. r. a légi személyszállítás szabályairól. *Magyar Közlöny*, 1999. év 11. sz. (február 12.) 709–714. p. HU ISSN 0076-2407
- 15/2000. NKÖM. r. — 15/2000. (IX. 15.) NKÖM. r. egyes műemlékek védetté nyilvánításáról, illetőleg műemléki védettség megszüntetéséről. *Magyar Közlöny*, 2000. év 94. sz. (szeptember 15.) 5763–5766. p. HU ISSN 0076-2407
- 18/2000. BM. r. — 18/2000. (VI. 21.) BM. r. a határőrizetről és a Határőrségről szóló 1997. évi XXXII. törvény végrehajtásáról kiadott 66/1997. (XII. 10.) BM rendelet módosításáról. *Magyar Közlöny*, 2000. év 62. sz. (június 21.) 3774. p. HU ISSN 0076-2407
- 2000/XCI. tv. — 2000/XCI. tv. a Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény módosításáról. *Magyar Közlöny*, 2000. év 65. sz. (június 24.) 3966. p. HU ISSN 0076-2407
- 182/2000. Korm. r. — 182/2000. (XI. 8.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és Kanada Kormánya között Budapesten, 1998. december 7-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 2000. év 109. sz. (november 8.) 6787–6796. p. HU ISSN 0076-2407
- 1094/2000. Korm. hat. — 1094/2000. Korm. hat. a regionális jelentőségű Debrecen és Sármellék repülőterek fejlesztésének állami támogatásáról. *Magyar Közlöny*, 2000. év 114. sz. (november 24.) 7197. p. HU ISSN 0076-2407
- 539/2001 EK r. — 539/2001 EK r. (2001. március 15.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról. *Az Európai Unió Hivatalos Lapja* különkiadás 19. fejezet 4. köt. 65–71. p.
- 124/2002. Korm. r. — 124/2002. (V. 17.) Korm. r. a Magyar Kormány és a Macedón Kormány között Budapesten, 2000. május 11-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 2002. év 67. sz. (május 17.) HU ISSN 0076-2407
- 198/2003. Korm. r. — 198/2003. (XII. 10.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya, valamint Szerbia és Montenegró Minisztertanácsa között az állampolgáraik utazásának feltételeiről szóló, Budapesten, 2003. október 21. napján aláírt Megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 2003. év 141. sz. (december 10.) 10724–10730. p. HU ISSN 0076-2407
- 199/2003. Korm. r. — 199/2003. (XII. 10.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és Ukrajna Miniszteri Kabinetje között az állampolgárok utazásának feltételeiről szóló, Kijevben, 2003. október 9. napján aláírt Megállapodás kihirdetéséről. *Magyar Közlöny*, 2003. év 141. sz. (december 10.) 10730–10736. p. HU ISSN 0076-2407
- 24/2004. PM. r. — 24/2004. (IV. 23.) PM. r. a Vám- és Pénzügyőrségről szóló törvény végrehajtásáról. *Magyar Közlöny*, 2004. év 71. sz. (április 23.) 5006–5050. p. HU ISSN 0076-2407
- 38/2004. BM r. — 38/2004. (VI. 29.) BM r. az Országos Rendőr-főkapitányság szervezeti korszerűsítésével kapcsolatos egyes belügyminiszteri rendeletek módosításáról *Magyar Közlöny*, 2004. év 92. sz. (június 29.) 8941–8953. p. HU ISSN 0076-2407

- p>2004/CIV. tv. — 2004/CIV. tv. a Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény módosításáról.
- Magyar Közlöny*
- , 2004. év 170. sz. (november 16.) 13262–13263. p. HU ISSN 0076-2407
p>2004/CV. tv. — 2004/CV. tv. a honvédelemről és a Magyar Honvédségről.
- Magyar Közlöny*
- , 2004. év 170. sz. (november 16.) 13263–13302. p. HU ISSN 0076-2407
p>160/2004. Korm. r. — 160/2004. (V. 21.) Korm. r. a Magyar Köztársaság Kormánya és az Iráni Iszlám Köztársaság Kormánya között Budapesten, 1994. március 25-én aláírt légiközlekedési megállapodás kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 2004. év 69. sz. (május 21.) 7012–7019. p. HU ISSN 0076-2407
p>204/2004. Korm. r. — 204/2004. (VI. 30.) Korm. r. Magyarország és Ecuador között a diplomata, hivatalos, speciális, szolgálati és magán útlevelekre vonatkozó vízumkényszer megszüntetéséről szóló, a 33/1992. (II. 19.) Korm. rendelettel kihirdetett Megállapodás módosítása tárgyában jegyzékváltás útján létrejött Megállapodás kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 2004. év 93. sz. (június 30.) 8995–8997. p. HU ISSN 0076-2407
p>15/2005. NKÖM. r. — 15/2005. (IV. 6.) NKÖM. r. a budaörsi repülőtér műemlékké nyilvánításáról.
- Magyar Közlöny*
- , 2005. év 45. sz. (április 6.) 2342. p. HU ISSN 0076-2407
p>2005/CIV. tv. — 2005/CIV. tv. a Magyar Köztársaság és Románia között a közúti és a vasúti határforgalom ellenőrzéséről szóló, Bukarestben, 2004. április 27-én aláírt Egyezmény kihirdetéséről.
- Magyar Közlöny*
- , 2005. év 133. sz. (október 7.) 7257–7264. p. HU ISSN 0076-2407
p>474/2006 EK r. — 474/2006 EK r. (2006. március 22.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozóknak a 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. fejezetében említett közösségi listájának létrehozásáról.
- Az Európai Unió Hivatalos Lapja*
- , 2006. év L 84. sz. (március 23.) 14–28. p. ISSN 0076-2407
p>562/2006 EK r. — 562/2006 EK r. (2006. március 15.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok közösségi kódexének (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) létrehozásáról.
- Az Európai Unió Hivatalos Lapja*
- , 2006. év L 105. sz. (április 13.) 1–32. p. ISSN 0076-2407
p>2161/2006. Korm. hat. — 2161/2006. (IX. 15.) Korm. hat. a Sármellék nemzetközi kereskedelmi repülőtérén állandó nemzetközi személyforgalmat lebonyolító légi határátkelőhely megnyitásáról, valamint a repülőtér fejlesztésének elősegítéséről.
- Határozatok Tára*
- , 2006. évi 44. sz.
p>67/2007. IRM. r. — 67/2007. (XII. 28.) IRM. r. a Rendőrség szervei illetékességi területének megállapításáról.
- Magyar Közlöny*
- , 2007. év 185. sz. (december 28.) 15461–15496. p. HU ISSN 0076-2407
p>70/2007. IRM. r. — 70/2007. (XII. 29.) IRM. r. a Határőrség költségvetési szerveinek megszüntetéséről és a jogutódlásról.
- Magyar Közlöny*
- , 2007. év 186. sz. (december 29.) 15579–15583. p. HU ISSN 0076-2407
p>2007/LXXXVIII. tv. — 2007/LXXXVIII. tv. a Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény módosításáról.
- Magyar Közlöny*
- , 2007. év 88. sz. (július 4.) 6564–6565. p. HU ISSN 0076-2407
p>329/2007. Korm. r. — 329/2007. (XII. 13.) Korm. r. a Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről.
- Magyar Közlöny*
- , 2007. év 174. sz. (december 13.) 13059–13066. p. HU ISSN 0076-2407
p>332/2007. Korm. r. — 332/2007. (XII. 13.) Korm. r. a határátkelőhely és az ideiglenes határátkelőhely megnyitásáról és működtetéséről, valamint a határátlépési pontokról.
- Magyar Közlöny*
- , 2007. év 174. sz. (december 13.) 13085–13088. p. HU ISSN 0076-2407
p>2007/801/EK. hat. — 2007/801/EK. hat. (2007. december 6.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Cseh Köztársaságban, az Észt Köztársaságban, a Lett Köztársaságban, a Litván Köztársaságban, a Magyar Köztársaságban, a Máltai Köztársaságban, a Lengyel Köztársaságban, a Szlovén Köztársaságban és a Szlovák Köztársaságban történő teljes körű alkalmazásáról.
- Az Európai Unió Hivatalos Lapja*
- , 2007. év L 323. sz. (december 8.) 34–39. p. ISSN 0076-2407
p>2008/903/EK. hat. — 2008/903/EK. hat. a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Svájci Államszövetségben történő teljes körű alkalmazásáról.
- Az Európai Unió Hivatalos Lapja*
- , 2008. év L 327. sz. (december 5.) 15–17. p. ISSN 0076-2407
p>2112/2008. Korm. hat. — 2112/2008. (VIII. 27.) Korm. hat. a Sármellék országos jelentőségű polgári repülőtér vámúttá megnyitásáról.
- Határozatok Tára*
- , 2008. évi 39. sz.
p>2/2009. Korm. r. — 2/2009. (I. 9.) Korm. r. a Sármellék országos jelentőségű polgári repülőtérén állandó nemzetközi személy- és áruforgalmat lebonyolító légi határátkelőhely megnyitásáról.
- Belügyi Közlöny*
- , XX. évf. (2009) 3. sz. 494. p.
p>30/2009. Korm. r. — 30/2009. (II. 19.) Korm. r. a Rendőrség szerveiről és a Rendőrség szerveinek feladat- és hatásköréről szóló 329/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet, és a határátkelőhely és az ideiglenes határátkelőhely megnyitásáról és működtetéséről, valamint a határ-

- p>
- átlépési pontokról szóló 332/2007. (XII. 13.) Korm. rendelet módosításáról. *Magyar Közlöny*, 2009. év 20. sz. (február 19.) 4543–4545. p. HU ISSN 0076-2407
- 51/2009. IRM. r. — 51/2009. (IX. 30.) IRM. r. egyes, a határrendészeti kirendeltségekkel kapcsolatos miniszteri rendeletek módosításáról. *Magyar Közlöny*, 2009. év 139. sz. (szeptember 30.) 37536–37539. p. HU ISSN 0076-2407
- 1244/2009/EK r. — 1244/2009/EK r. (2009. november 30.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló 539/2001/EK rendelet módosításáról. *Az Európai Unió Hivatalos Lapja*, 2009. év L 336. sz. (december 18.) 1–3. p. ISSN 0076-2407
- 2010/CXXII. tv. — 2010/CXXII. tv. a Nemzeti Adó- és Vámhivatalról. *Magyar Közlöny*, 2010. év 177. sz. (november 19.) 25228–25285. p. HU ISSN 0076-2407
- 159/2010. Korm. r. — 159/2010. (V. 6.) Korm. r. a repülőtér létesítésének, fejlesztésének és megszüntetésének valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól. *Magyar Közlöny*, 2010. év 69. sz. (május 6.) 14523–14540. p. HU ISSN 0076-2407
- 273/2010. Korm. r. — 273/2010. (XII. 9.) Korm. r. a Nemzeti Adó- és Vámhivatal szervezetéről és egyes szervek kijelöléséről. *Magyar Közlöny*, 2010. év 186. sz. (december 9.) 26324–26374. p. HU ISSN 0076-2407
- 273/2010 EU v. r. — 273/2010 EU v. r. (2010. március 30.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról. *Az Európai Unió Hivatalos Lapja*, 2010. év L 84. sz. (március 31.) 25–35. p. ISSN 0076-2407
- 1091/2010/EU r. — 1091/2010/EU r. (2010. november 24.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló 539/2001/EK tanácsi rendelet módosításáról. *Az Európai Unió Hivatalos Lapja*, 2010. év L 329. sz. (december 14.) 1–2. p. ISSN 0076-2407
- 2011/CXCVI. tv. — 2011/CXCVI. tv. a nemzeti vagyonról. *Magyar Közlöny*, 2011. év 164. sz. (december 30.) 40478–40535. p. HU ISSN 0076-2407
- 2011/842 EU hat. — 2011/842 EU hat. (2011. december 13.) a schengeni vívmányok rendelkezéseinek a Liechtensteini Hercegségben történő teljes körű alkalmazásáról. *Az Európai Unió Hivatalos Lapja*, 2011. év L 334. sz. (december 16.) 27–28. p. ISSN 0076-2407
- 1076/2011. Korm. hat. — 1076/2011. Korm. hat. a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér hivatalos földrajzi nevének megváltoztatásáról. *Magyar Közlöny*, 2011. év 32. sz. (március 25.) 5650. p. HU ISSN 0076-2407
- 5/2012. Korm. r. — 5/2012. (I. 31.) Korm. r. a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. menetrend szerinti járatainak leállása miatt beálló válsághelyzet kezeléséhez szükséges rendkívüli intézkedésekről. *Magyar Közlöny*, 2012. év 11. sz. (január 31.) 578–579. p. HU ISSN 0076-2407
- 88/2012. Korm. r. — 88/2012. (IV. 26.) Korm. r. egyes légiközlekedési tárgyú kormányrendeletek módosításáról. *Magyar Közlöny*, 2012. év 50. sz. (április 26.) 8576–8577. p. HU ISSN 0076-2407
- 295/2012 EU v. r. — 295/2012 EU v. r. (2012. április 3.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának létrehozásáról szóló 474/2006/EK rendelet módosításáról. *Az Európai Unió Hivatalos Lapja*, 2012. év L 98. sz. (április 4.) 13–35. p. ISSN 0076-2407
- 259/2014/EU r. — 259/2014/EU r. (2014. április 3.) a külső határok átlépésekor vízumkötelezettség alá eső, illetve az e kötelezettség alól mentes harmadik országbeli állampolgárok országainak felsorolásáról szóló 539/2001/EK tanácsi rendelet módosításáról. *Az Európai Unió Hivatalos Lapja*, 2014. év L 105. sz. (április 8.) 9–11. p. ISSN 0076-2407
- 2015/CLXX. tv. — 2015/CLXX. tv. az egyes közlekedéssel összefüggő törvények módosításáról. *Magyar Közlöny*, 2015. év 173. sz. (2015) 22148–22165. p. HU ISSN 0076-2407
- 485/2015. Korm. r. — 485/2015. (XII. 29.) Korm. r. a Nemzeti Adó- és Vámhivatal szerveinek hatásköréről és illetékességéről. *Magyar Közlöny*, 2015. év 208. sz. (december 29.) 27982–28007. p. HU ISSN 0076-2407
- 2016/LXIX. tv. — 2016/LXIX. tv. a terrorizmus elleni fellépéssel összefüggő egyes törvények módosításáról. *Magyar Közlöny*, 2016. évi 88. sz. (június 17.) 6793–6814. p. HU ISSN 0076-2407
- 1093/2016. Korm. hat. — 1093/2016. Korm. hat. az „A Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér kötött pályás kapcsolatának kialakítása” című projektjavaslatnak az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz 2015. évi pályázati kiírására történő benyújtásáról. *Magyar Közlöny*, LXXII. évf. (2016) 26. sz. 1759–1760. p. HU ISSN 0076-2407
- 2017/458 EU r. — 2017/458 EU r. (2017. március 15.) az (EU) 2016/399 rendeletnek a külső határokon a releváns adatbázisok lekérdezésével végzett ellenőrzések megerősítése tekin-

- 1255/2017. Korm. hat. — tetében történő módosításáról. Az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, 2017. év L 74. sz. (március 18.) 1–7. p. ISSN 0076-2407
- 1789/2017. Korm. hat. — 1255/2017. (V. 9.) Korm. hat. a szisztematikus határellenőrzés bevezetése következtében Magyarország határain kialakult helyzet megoldásáról. *Magyar Közlöny*, 2017. év 67. sz. 7052. p. HU ISSN 0076-2407
- 2018/CXXI. tv. — 1789/2017. (XI. 8.) Korm. hat. a szisztematikus határellenőrzés bevezetése következtében Magyarország határain kialakult helyzet megoldásáról szóló 1255/2017. (V. 9.) Korm. határozat visszavonásáról. *Magyar Közlöny*, 2017. év 179. sz. (november 8.) 29470. p. HU ISSN 0076-2407
- 41/2020. Korm. r. — 2018/CXXI. tv. egyes belügyi tárgyú és más kapcsolódó törvények módosításáról. *Magyar Közlöny*, 2018. évi 207. sz. (december 20.) 35824–35860. p. HU ISSN 0076-2407
- 46/2020. Korm. r. — 41/2020. (III. 11.) Korm. r. az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány megelőzése, illetve következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében elrendelt veszélyhelyzet során teendő intézkedésekről. *Magyar Közlöny*, 2020. évi 40. sz. (március 11.) 1355–1358. p. HU ISSN 0076-2407
- 81/2020. Korm. r. — 46/2020. (III. 16.) Korm. r. az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztető tömeges megbetegedést okozó humánjárvány megelőzése, illetve következményeinek elhárítása, a magyar állampolgárok egészségének és életének megóvása érdekében elrendelt veszélyhelyzet során teendő intézkedésekről. (III.) *Magyar Közlöny*, 2020. évi 46. sz. (március 16.) 1444–1446. p. HU ISSN 0076-2407
- 174/2020. Korm. r. — 81/2020. (IV. 1.) Korm. r. az egészség és élet megóvása, valamint a nemzetgazdaság helyreállítása érdekében elrendelt veszélyhelyzettel kapcsolatos rendkívüli intézkedésekről. *Magyar Közlöny*, 2020. évi 62. sz. (április 1.) 1714–1717. p. HU ISSN 0076-2407
- Agreement on the accession of the Kingdom of Denmark. — 174/2020. (IV. 30.) Korm. r. az egészség és élet megóvása, valamint a nemzetgazdaság helyreállítása érdekében elrendelt veszélyhelyzettel kapcsolatos rendkívüli intézkedésekről szóló 81/2020. (IV. 1.) Korm. rendelet módosításáról. *Magyar Közlöny*, 2020. évi 96. sz. (április 30.) 2369. p. HU ISSN 0076-2407
- Agreement on the accession of the Kingdom of Denmark. [Megállapodás a Dán Királyság csatlakozásáról.] *Official Journal*, XLIII. évf. (2000) L 239 sz. (szeptember 22.) 97–105. p. ISSN 0378-6978

HIVATALOS ÉRTESÍTÉSEK, TÁJÉKOZTATÁSOK

- 17847 (466) sz. távirat. — WILLMANN, Adam budapesti lengyel nagykövet 17847 (466) számú, 1956. november 1-je 15 órai keltezésű, WIERNAL lengyel külügyminisztériumi főigazgatónak címzett távirata. Közzéteszi: *Társadalmi Szemle*, LI. évf. (1992) 10. sz. 85. p.
- 4.296/1934. kbg. hird. — 4.296/1934. kbg. hird. *Budapesti Közlöny*, 1934. évi 163. sz. (július 21.) 5. p.
- 73.083/14/b–1936. LühH. ért. — 73.083/14/b–1936. LühH. ért. [cím nélkül]. *Budapesti Közlöny*, 1936. évi 111. sz. (május 14.) 2. p.
- 74.468/1936. XI. sz. — 74.468/1936. XI. sz. értesítés. *Értesítő a magyar királyi vámhivatalok részére*, XIV. évf. (1936) 40. sz. 195–196. p.
- Gazette Notice No. 1009. — Gazette Notice No. 1009. Decisions of the Kenya Civil Aviation Authority on Applications for Air Service Licences. *The Kenya Gazette*, CX. évf. (2008) 14. sz. (február 15.) 308–310. p.
- Gazette Notice No. 12076. — Gazette Notice No. 12076. Applications for Variation or Issue of Air Service Licences. *The Kenya Gazette*, CIX. évf. (2007) 91. sz. (december 7.) 4600–4602. p.
- Külgügyi Közlöny Közlemények XIII./82. p. — Diplomáciai útlevelek láttamozásának megszüntetése magyar–lengyel viszonylatban. *Külgügyi Közlöny*, XIII. évf. (1933) 11. sz. 82. p.
- Külgügyi Közlöny Közlemények XVI./17. p. — A magyar vízumkényszer ideiglenes felfüggesztése az Amerikai Egyesült Államokkal szemben. *Külgügyi Közlöny*, XVI. évf. (1936) 4. sz. 17. p.
- Külgügyi Közlöny Közlemények XVI./90. p. — A magyar vízumkényszer ideiglenes felfüggesztése az Amerikai Egyesült Államokkal szemben. *Külgügyi Közlöny*, XVI. évf. (1936) 10. sz. 90. p.
- Külgügyi Közlöny Közlemények XVII./85. p. — Diplomáciai útlevelek láttamozásának megszüntetése magyar–holland viszonylatban. *Külgügyi Közlöny*, XVII. évf. (1937) 10. sz. 85. p.
- Külgügyi Közlöny Közlemények XVIII./7. p. — Diplomáciai útlevelek láttamozásának megszüntetése magyar–norvég viszonylatban. *Külgügyi Közlöny*, XVIII. évf. (1938) 2. sz. 7. p.
- Külgügyi Közlöny Közlemények XIX./8. p. — Diplomáciai útlevelek láttamozásának megszüntetése magyar–lett viszonylatban. *Külgügyi Közlöny*, XVIII. évf. (1938) 2. sz. 8. p.
- Külgügyi Közlöny Közlemények XIX./26. p./I. — Vízumkényszer életbeléptetése a magyar–finn viszonylatban. *Külgügyi Közlöny*, XVIII. évf. (1938) 4. sz. 26. p.
- Külgügyi Közlöny Közlemények XIX./26. p./II. — Diplomáciai útlevelek vízummentessége a magyar–finn viszonylatban. *Külgügyi Közlöny*, XVIII. évf. (1938) 4. sz. 26. p.

BELSŐ SZABÁLYZÓK, SZABÁLYZATOK

- 00855/szolg. sz. és 0997/1958-Szolg. sz. BM HÖR — *FEP-ek szervezési táblája.* 00855/szolg. sz. és 0997/1958-Szolg. sz. BM Határőrség és Belső Karhatalom Parancsnokság 1958 március elején kelt irata. MNL OL
- 0754.500/21/Kf.Szt. szerv.-1950. sz. — *ÁVH. Határőrség átszervezése. /:FEP.Bp.légi megalakítása:/.* 0754.500/21/Kf.Szt. szerv.-1950. sz. ÁVH Határőrség és Belső Karhatalom parancsnokának 1951.01.06-án kelt irata. MNL OL
- 0754.500/15/Kf.Szt. szerv.-1951. sz. — 0754.500/15/Kf.Szt.szerv.-1951. sz. ÁVH. Határőrség átszervezése /:Szervezési részletek kiadása a Határügyi osztály részére:/ (ÁVH Határőrség és Belső Karhatalom Parancsnokság 1951. 01.04-én kelt irata.) MNL OL
- 4/1/T.-1951. sz. ÁVH — 4/1/T.-1951. sz. az Á.V.H. Határőrség átszervezése tárgyában, FEP. Bp. légi. Megalakítása. MNL OL
- 0758.520/31-1952. — 0758.520/31-1952. sz. [nyt. sz.: 18/1952. sz.] Kimutatás az ÁVH Határőrség személyi állományáról és az elvezényeltéről /:1952. március hó 1-i helyzet:/ (ÁVH Határőrség és Belső Karhatalom Parancsnokság irata.) MNL OL
- 10-529/1953. ÁVH. T. — 10-529/1953. ÁVH. T. [Az ÁVH vezetőjének 1953. március 17-én kiadott, 014. sz. parancsa] Egyszemélyi parancsnoki vezetés bevezetése az ÁVH Határőrség és Belsőkarhatalom egységeinél. MNL OL
- 00477/1953. sz. — 00477/1953. sz. beszámoló a Határőrség szervezeti felépítéséről és feltöltöttségéről. MNL OL XIX-B-10-VII-37-1953 18. d.
- 0019/1955. sz. ÁVH — 0019/1955. sz. ÁVH Határőrség és Belső Karhatalom Parancsnokság 1955.02.18-án kelt irata. MNL OL
- Állománytábla 1954. — Állománytábla (Budapest légi FEP) ÁVH Határőrség és Belső Karhatalom Parancsnokság 1954.11.12-én kelt irata. MNL OL
- 16-271/1960. — 16-271/1960. Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokság polgári állománytáblázata. MNL OL
- 16-439/1961. — 16-439/1961. Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokság polgári állománytáblázata. MNL OL
- 46/63. — 46/63. BM. Határőrség szervezeti felépítése. MNL OL
- 001/1964. BM-h. ut. — 001/1964. BM-h. ut. [10-24/1/1964. nyt. sz.] [cím nélkül] ÁBTL-4.2.-10-24/1/1964
- 0038/1964. BM. pcs. — 0038/1964. BM. pcs. [10-21/38/1964. nyt. sz.] [tárgy nélkül] ÁBTL-4.2.-10-21/38/1964
- 007/1965. BM. ut. — 007/1965. BM-h. ut. [10-24/7/1965. nyt. sz.] a BM III. Főcsoportfőnöksége és a BM HÖR Országos Parancsnoksága közötti együttműködés kiszélesítése – a legális behatolsái csatornák felderítése és elhárítása vonalán. ÁBTL-4.2.-10-24/7/1965
- 0020/1965. BM-h. ut. — 0020/1965. BM-h. ut. [10-24/20/1965. nyt. sz.] A határfigyelőztetés szabályozása. ÁBTL-4.2.-10-24/20/1965
- 01/1967. BM. ut. — 01/1967. BM. ut. [10-22/1/1967. nyt. sz.] A külföldiek be- és kiutazásával, valamint az ország területén tartózkodásával kapcsolatos rendészeti feladatok szabályozása. ÁBTL-4.2.-10-22/1/1967
- 014/1967. BM. pcs. — 014/1967. BM. pcs. [10-21/14/1967. nyt. sz.] Szeremlei Szabó Huba és társai repülőgéppel elkövetett büntetlen határsértésének tanulságai. ÁBTL-4.2.-10-21/14/1967
- BM 16-454/2/1967 — BM 16-454/2/1967 Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokság közvetlen alegységei állománytáblázata. MNL OL
- 021/1967. BM. pcs. — 021/1967. BM. pcs. [10-21/21/1967. nyt. sz.] [tárgy nélkül] ÁBTL-4.2.-10-21/21/1967
- 23/1967. BM-h. ut. — 23/1967. BM-h. ut. [10-24/23/1967. nyt. sz.] a 4/1966. (IX. 25.) BM sz. rendelet, valamint a 01/1967. sz. miniszteri utasítás II. Főcsoportfőnökség szerveire vonatkozó végrehajtási utasítása. ÁBTL-4.2.-10-24/23/1967
- 50-10/6/1967. nyt. sz. — 50-10/6/1967. nyt. sz. BM. II/III. csoportfőnök végrehajtási ut. a légirendészeti feladatok ellátásáról. ÁBTL-4.2.-50-10/6-1967
- 012/1968. BM-h. ut. — 012/1968. BM-h. ut. [10-24/12/1968. nyt. sz.] A határfigyelőztetés szabályozása. ÁBTL-4.2.-10-24/12/1968
- 13/1968. BM. ut. — 13/1968. BM. ut. [10-22/13/1968. nyt. sz.] a kormányváró termék használatáról. ÁBTL-4.2.-10-22/13/1968
- 011/1969. BM. pcs. — 011/1969. BM. pcs. [10-22/11/1969. nyt. sz.] A KEOKH határkirendeltségek megszüntetése, a vízumkiadás FEP hatáskörbe utalása. ÁBTL-4.2.-10-22/11/1969
- 10-292/1969. nyt. sz. — 10-292/1969. nyt. sz. BM Határőrség Országos Parancsnokság Határforgalmi Osztály ügyrendje. Budapest, 1969, Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokság. 20 p. ÁBTL-4.2-10-292/1969
- 0011/1970. BM. ut. — 0011/1970. BM. ut. [10-24/11/1970. nyt. sz.] Az operatív figyelés és környezettanulmányozás alkalmazásának szabályozásáról szóló 0010/1970. számú belügyminiszteri parancs végrehajtása. ÁBTL-4.2.-10-24/11/1970

- p>10–334/1970. nyt. sz. — 10–334/1970. nyt. sz. BM Határőrség Országos Parancsnokság Határforgalmi Osztály ügyrendje. Budapest, 1970, Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnokság. 19 p. ÁBTL-4.2-10-334/1970
- 02/1971. BM. ut. — 02/1971. BM. ut. [10–22/2/1971. nyt. sz.] a „különösen fontos” légi utazások szabályozása. ÁBTL-4.2-10-22/2/1971.
- 0022/12/1971. KPM.-BM. ut. — 0022/12/1971. KPM.-BM. együttes ut. a kormányzati légi utazások megszervezéséről és végrehajtásáról. ÁBTL-4.2.-sz.n. - 0022/12/1971. (VIII.14) KPM-BM együttes utasítása
- 01/1971. BM-KPM-PM. ut. — 01/1971. BM-KPM-PM. együttes ut. [10–27/1/1971. nyt. sz.] [cím nélkül] ÁBTL-4.2.-10-27/1/A/1971
- 10–27/1/A/1971. nyt. sz. — 10–27/1/A/1971. nyt. sz. a belügyminiszter, a közlekedés- és hírközlési miniszter, valamint a pénzügyminiszter 01. számú együttes utasításának belügyminiszterhelyettesi végrehajtási utasítása. ÁBTL-4.2.-10-27/1/A/1971
- 03/1972. BM. ut. — 03/1972. BM. ut. [10–24/3/1972. nyt. sz.] az egyes külföldi légitársaságok hajózó személyzetének vízumkönnyítése. ÁBTL
- 017/1972. BM. ut. — 017/1972. BM. ut. [10–22/17/1972. nyt. sz.] a Ferihegyi kormányvárótermek igénybevételének szabályozása. ÁBTL
- 029/1973. HM. ut. — 029/1973. (HKm 9.) sz. ut. a Magyar Népköztársaság területe feletti repülések végrehajtásának szabályairól. (10 p. + 41 p. mellékletek) ÁBTL-4.2-H-160711/1973
- 22/1975. BM. ut. — 22/1975. BM. ut. [10–22/22/1975. nyt. sz.] a BM Kormányőrség Parancsnokság Repülési Osztálya beosztottainak munkaruha ellátása. ÁBTL-4.2.-10-22/22/1975
- 2/1978. BM. átitk. int. — 2/1978. BM. átitk. int. [10–26/2/1978. nyt. sz.] a budapesti nemzetközi repülőtérén a terrorcselekmények megelőzésével és elhárításával kapcsolatos. ÁBTL-4.2-10-26/2/1978
- 18/1978. BM. ut. — 18/1978. BM. ut. [10–21/18/1978. nyt. sz.] a kormányrepülőgépek és a ferihegyi kormányvárótermek igénybevételének szabályozásáról. ÁBTL-4.2-10-21/18/1978
- 1/1980. BM ORFK KEO int. — 1/1980. BM ORFK KEO int. [50-21/1-1980. nyt. sz.] az 1/1979. számú KEO Vezetői Intézkedés kiegészítéséről és módosításáról. ÁBTL-4.2.-50-21/1/1980
- 1/1980. BM-KPM-PM. ut. — 1/1980. BM-KPM-PM. ut. [10–37/1/1980. nyt. sz.] a Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér és a légi közlekedés biztosításáról. ÁBTL-4.2-10-37/1/1980
- 0011/1981. HM-BM. közös pcs. — 0011/1981. HM-BM. közös pcs. a Magyar Népköztársaság nyugati államhatára őrizetének repülő eszközökkel történő megerősítése. ÁBTL-4.2.-sz. n.-0011/1981. (VIII.18.) HM-BM. közös parancsa
- 4/1982. BM. átitk. int. — 4/1982. BM. átitk. int. [10–26/4/1982. nyt. sz.] a Magyar Népköztársaság nyugati államhatára őrizetének repülő eszközökkel történő megerősítéséről szóló 0011/1981. HM-BM számú közös parancsból adódó rendőri és határőrizeti feladatokról. ÁBTL-4.2.-10-26/4/1982
- 27/1985. BM. pcs. — 27/1985. BM. pcs. [10–22/27/1985. nyt. sz.] a fogvatartott személyek külföldre és külföldről hazánkba kísérésének rendőri feladatairól. ÁBTL-4.2.-10-22/27/1985
- 038/1989. Hőr. 11. ker. pk. int. — 038/1989. BM Határőrség 11. kerület parancsnokának int. A 084. stámu géptávirati utasításban meghatározott feladatok végrehajtására. Közzéteszi Fixl Renáta – SAL-LAI János: 20 éves a határnyitás. A vasfüggöny léte és vége. 45–50. p. Budapest, 2010², Hanns Siedel Alapítvány. 54 p. ISBN 978-963-88484-0-6
- 03/34/1992. OPK. sz. — 03/34/1992. OPK. sz. Határőrség ideiglenes diszlokációja /1992.08.01/
- Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat. 1969. — Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat a forgalomellenőrző pontok részére. 10–21/8/1969. nyt. sz. 08/1969. BM. pcs. [Budapest], 1969, Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnoksága. 106 p. ÁBTL-4.2.-10-21/8/1969
- Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat. 1978. — Határforgalom Ellenőrzési Szabályzat forgalomellenőrző pontok részére. 10–22/30/1977. nyt. sz. 30/1977. BM. pcs. [Budapest], 1977, Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnoksága. 120 p. ÁBTL-4.2-10-22/30/1977
- Határőrizeti Szabályzat. 1967. — Határőrizeti Szabályzat. Határőrizet általános elvei, alegységek tevékenysége. (HT-2.) [Budapest], 1967, Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnoksága. 178 p. ÁBTL-4.2.-10-21/25/1967
- Határőrizeti Szabályzat. 1977. — Határőrizeti Szabályzat a határőrség sorállománya részére. (Hőr/4.) [393/1977. nyt. sz.] [Budapest], 1977, Belügyminisztérium Határőrség Országos Parancsnoksága. 279 p. ÁBTL-4.2.-sz.n./Hőr/4 BM HŐR országos parancsnoka szabályzata.

EGYÉB IRATOK

- p>528. – NH 10110/220. — 528. számú NH 10110/220. iktatású, 1956. november 1-je 11:11-kor kelt, a budapesti brit követség távirata a londoni külügyminisztériumba. Idézi GERÉB Sándor (szerk.):
- Titkos jelentések, 1956. okt. 23.–nov. 4.*
- Budapest, 1989, Hírlapkiadó Vállalat. 104. p. 152 p. HU ISBN 963-7328-106
- 33/1954. feljegyzés — 33/1954. külügyminisztériumi feljegyzés a nyugati légi társaságok által tervezett budapest-bécsi járatokról és annak hatásáról. (1954. november 23.) Idézi GECSÉNYI

- Lajos: *Iratok Magyarország és Ausztria kapcsolatainak történetéhez, 1945–1956.* Budapest, 2007, Magyar Országos Levéltár. 220–221. p. HU ISBN 978-963-631-193-3
- 1954.09.16-ai külügyminisztériumi emlékeztető — Külügyminisztériumi emlékeztető szovjet repülőgépek Magyarországról történő engedély nélküli ausztriai berepüléséről. (1954. szeptember 16.) Idézi GECSÉNYI Lajos: *Iratok Magyarország és Ausztria kapcsolatainak történetéhez, 1945–1956.* Budapest, 2007, Magyar Országos Levéltár. 218–219. p. HU ISBN 978-963-631-193-3
- 1569-3/2007. sz. — 1569-3/2007. iktatósz. *előterjesztés a Baranya megyei Önkormányzat Közgyűlésének 2007. november 22-i ülésére. A Pécsi Határőr Igazgatóság tájékoztatója a határrend, a határőrizeti helyzet és a határforgalom alakulásáról (hataror).* Web: http://public.baranya.hu/kozgyules/2007/2007_11/hataror2007.pdf (megtekintve: 2016.08.03., 23:00)
- 1/2013. (VII.12.) KRK. sz. int. — A Keszthelyi Rendőrkapitányság vezetőjének 1/2013. (VII.12.) KRK. számú intézkedése, a Keszthelyi Rendőrkapitányság Ügyrendjéről. Web: http://www.police.hu/sites/default/files/szmsz_ugyrend_pdf/ugyrend_keszthelyrk.pdf.pdf (megtekintve: 2016. 07.29. 22:00)
- 3/2013. (XII.11.) Nyírábrányi HRK. sz. int. — A Nyírábrányi Határrendészeti Kirendeltség vezetőjének 0911 0-119/3/2013. ált. számon iktatott, 3/2013. (XII.11.) HRK. számú intézkedése, a Nyírábrányi Határrendészeti Kirendeltség Ügyrendjéről. Web: http://www.police.hu/sites/default/files/szmsz_ugyrend_pdf/ugyrend_nyirabranyhrk.pdf (megtekintve: 2016.07.29. 22:30)
- Az Európai Unió Bizottságának 2000. évi jelentése ... B/PB./4.-1970. itsz. — Az Európai Unió Bizottságának 2000. évi jelentése Magyarország előrehaladásáról a tagság felé. *Külpolitika*, VI. évf. (2000) 3–4. sz. 73–160. p. HU ISSN 0133-0616
- Budapest egészségügyi helyzete. — B/PB./4.-1970. itsz. *Budapest és környéke általános városrendezési tervének felülvizsgálata.* BFL XXX.1.a.3. 1970 [155–192. p.]
- CIA/RR PR-53 — Budapest Főváros Tanácsa Végrehajtó Bizottságának Egészségügyi Osztálya által 1964. május 13-án, Budapest egészségügyi helyzete tárgyban készített beszámoló 15. (63.) p. BFL XXIII. 102. a. 1
- No. 1121/1125 — Az Amerikai Egyesült Államok Központi Hírszerző Ügynökségének CIA/RR PR-53 (ORR Project 41.255) számú, 1954. március 22-én kelt ideiglenes hírszerzési jelentés (titkos), amely tárgya: „Soviet control and procurement agencies in Austria” [Szovjet ellenőrző és beszerzési ügynökségek Ausztriában.]. Web: <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP79-01093A000500040001-9.pdf> (megtekintve: 2017.12.19. 22:00)
- OBH 1222/1998. — [Raymond GASTAMBIDE Franciaország budapesti nagyköveteinek 1968.08.23-án, 1121/1125 számon kelt távirati jelentése.] GARADNAI Zoltán: *Iratok a magyar-francia kapcsolatok történetéhez, 1963–1968.* Budapest, 2008, Gondolat Kiadó – Magyar Országos Levéltár. 448–449. p.
- OBH 1222/1998. az állampolgári jogok országgyűlési biztosának jelentése. Vizsgálati jelentés a Feriegy Nemzetközi Repülőtéren működő határátkelőhely, a tranzit-terület és a közösségi szállás működéséről valamint a szolgáltatott teljesítő határőrök képzettségéről és munkakörülményeiről. Web: https://www.ajbh.hu/documents/10180/61744/199801222_r.tf/7f3ef52c-1c7a-4fbb-b68e-2310800b0ddb?version=1.0 (megtekintve: 2018.08.27. 22:00)

LEVÉLTÁRAK

- ÁBTL — Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára (Budapest)
- BFL — Budapest Főváros Levéltára (Budapest)
- HIM Tt — Hadtörténeti Intézet és Múzeum Térképtár (Budapest)
- MMKM Kt — Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Képtár (Budapest)
- MNL OL — Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (Budapest)

AZ EUROPRESS HÍRÜGYNÖKSÉG ÉS A MAGYAR TÁVIRATI IRODA (MTI) JELENTÉSEI, KÖZLEMÉNYEI

- Europress*: George Bush amerikai elnök tegnap este megérkezett. — [Az *Europress* beszámolója.] George Bush amerikai elnök tegnap este megérkezett. *Petőfi Népe*, LXI. évf. (2006) 144. sz. (június 22.) 1., 6. p. HU ISSN 0133-235X
- Europress*: Heroin a bőröndben. — [Az *Europress* közleménye.] Heroin a bőröndben. *Heves Megyei Hírlap*, XIII. évf. (2002) 43. sz. (február 20.) 7. p. HU ISSN 0865-9109
- Europress*: Jól startol a Malév Express. — [Az *Europress* hírügynökség jelentése.] Jól startol a Malév Express. *Új Dunántúli Napló*, XIII. évf. (2002) 193. sz. (július 17.) 10. p. HU ISSN 0865-9133
- Europress*: Kényszerleszállások Feriegyen. — [Az *Europress* hírügynökség közleménye.] Kényszerleszállások Feriegyen. *Tolnai Népiújság*, XIII. évf. (2002) 239. sz. (október 12.) 7. p. HU ISSN 0865-9028
- Europress*: Nyílt háború Izrael ellen. — [Az *Europress* hírügynökség összeállítása.] Nyílt háború Izrael ellen. *Petőfi Népe*, LXI. évf. (2006) 164. sz. (július 15.) 7. p. HU ISSN 0133-235X

- Europress*: Repülés. — [*Az Europress hírugynökség közleménye.*] Repülés. *Új Dunántúli Napló*, XIV. évf. (2003) 66. sz. (március 8.) 10. p. (HU ISSN 0865-9133)
- MTI* fényképfelvétel: 1975. 05.24. — [*BAJKOR József (MTI) fényképfelvétele és annak képaláírása, cím nélkül.*] *Komárom-Esztergom megyei Dolgozók Lapja*, XXVIII. évf. (1975) 120. sz. (május 24.) 8. p.
- MTI* közlemény 1909.11.15. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül; A zürich-krakói ugynevezett Goordon-Bennet versenyben...*] *Magyar Távirati Iroda*, 1909. november 15-ei III. déli (politikai) kiadás
- MTI* közlemény 1921.09.24. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *Magyar Távirati Iroda*, 1921. szeptember 24-ei 4. kiadás.
- MTI* közlemény 1922.03.27. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül; A páris-bécs-budapesti légi postaszolgálat április...*] *Magyar Távirati Iroda*, 1922. március 27-ei 11. kiadás (18:30)
- MTI* közlemény 1922.03.31. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül; A francia-román légi hajózási társaság közlése szerint...*] *Magyar Távirati Iroda*, 1922. március 31-ei 11. kiadás (24:30)
- MTI* közlemény 1922.05.11. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül; A kereskedelemügyi miniszter az állami kezelésbe vett...*] *Magyar Távirati Iroda*, 1922. május 11-ei 10. kiadás (21:30) 2. p.
- MTI* közlemény 1922.10.06. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül; A budapesti francia követség az alábbi sorok közzétételét...*] *Magyar Távirati Iroda*, 1922. október 6-ai 8. kiadás (20:45) [3. p.]
- MTI* közlemény 1923.07.30. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1923. július 30-ai 2. kiadás (12:00) 4. p.
- MTI* közlemény 1924.04.24. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1924. április 24-ei IV. kiadás (20:30) 3. p.
- MTI* közlemény 1924.07.12. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1924. július 12-ei 6. kiadás (22:20) 2. p.
- MTI* közlemény 1925.09.19. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1925. szeptember 19-ei 8. kiadás (13:48)
- MTI* közlemény 1926.10.15. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1926. október 15-ei 5. kiadás 1:20) 1. p.
- MTI* közlemény 1928.05.25. 16. kiadás — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1928. május 25-ei 16. kiadás (21:35)
- MTI* közlemény 1928.05.25. 17. kiadás — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1928. május 25-ei 17. kiadás (21:40)
- MTI* közlemény 1928.06.09. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1928. június 9-ei 4. kiadás (10:40)
- MTI* közlemény 1929.03.18. — [*Az MTI közlemény, szerző ismertetése és cím nélkül: Csen kínai repülő kísérijével, Johansen...*] *M.T.I.* 1929. március 18-ai 22. kiadás (22:00)
- MTI* közlemény 1929.05.18. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I. Magyar Országos Tudósító*, XI. évf. (1929) 112. sz. (1929.05.18.)
- MTI* közlemény 1930.04.01. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1930. április 1-jei 29. kiadás (23:25)
- MTI* közlemény 1930.04.30. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1930. április 30-ai 34. kiadás (20:15)
- MTI* közlemény 1930.06.21. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1930. június 21-ei 20. kiadás (18:35)
- MTI* közlemény 1930.09.04. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1930. szeptember 4-ei 17. kiadás (15:30)
- MTI* közlemény 1930.09.05. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1930. szeptember 5-ei 29. kiadás (20:45)
- MTI* közlemény 1930.09.26. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1930. szeptember 26-ai 30. kiadás (19:50)
- MTI* közlemény 1930.09.27. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1930. szeptember 27-ei 14. kiadás (12:30)
- MTI* közlemény 1931.07.17. 28. kiadás — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1931. július 17-ai 28. kiadás (20:05) 1. p.
- MTI* közlemény 1931.07.16. 29. kiadás — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1931. július 16-ai 29. kiadás (20:40) 1. p.
- MTI* közlemény 1931.08.21. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I., Bizalmas Értesítések*, 1931. augusztus 21-ei 512. sz.
- MTI* közlemény 1931.09.08. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1931. szeptember 8-ai 1. kiadás (19:00)
- MTI* közlemény 1931.10.27. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1931.10.27-ei 20. kiadás (17:40)
- MTI* közlemény 1932.10.17. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1932.10.17-ei 25. kiadás (20:20)
- MTI* közlemény 1933.03.23. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I., Sportkiadás*, 1933. március 23-ai 2. kiadás (19:15) 1. p.
- MTI* közlemény 1933.03.24. — [*Az MTI közleménye, cím nélkül.*] *M. T. I.*, 1933. március 24-ei 8. kiadás (11:05) 1. p.

- MTI* közlemény 1933.09.15. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1933. szeptember 15-ei 23. kiadás (19:35) 1. p.
- MTI* közlemény 1935.06.11. — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül; SZA. – VI.: Az Osztrák Aero Club által rendezett...] *M. T. I.*, 1935.06.11-ei 11. kiadás (11:15)
- MTI* közlemény 1936.05.15. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1936. május 15-ei 22. kiadás (17:45)
- MTI* közlemény 1936.08.06. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1936. augusztus 6-ai 41. kiadás (22:05) 1. p.
- MTI* közlemény 1936.07.01. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1936. július 1-jei 18. kiadás (18:20)
- MTI* közlemény 1938.08.16. — [Az *MTI* közleménye cím nélkül; C. – KU.: A MALERT első budapest-prágai útjának hivatalos...] *M. T. I.*, 1938.08.16-ai 20. kiadás (16:25)
- MTI* közlemény 1938.09.21. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I. Bizalmas Értesítések*, 1938. szeptember 21-ei 1377. sz. (01:50)
- MTI* közlemény 1938.09.24. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I. Bizalmas Értesítések*, 1938. szeptember 24-ei 1408. sz. (09:50)
- MTI* közlemény 1938.11.30. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1938. november 30-ai 5. kiadás (09:15)
- MTI* közlemény 1939.04.22. — [Az *MTI* közleménye cím nélkül; GO. – NA. – BL. – MO.: Steff Tibor magyar vitorlázó repülőt, aki ...] *M. T. I.*, 1939.04.22-ei 50. kiadás (19:05)
- MTI* közlemény 1939.08.28. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; KS. – DN.: Berlinben még nyugalom van, bár a döntés...] *M. T. I.*, 1936. augusztus 28-ai 26. kiadás (14:40) 1. p.
- MTI* közlemény 1939.08.29. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; E.: Az ideiglenesen szüneteltetett Amsterdam-Milano...] *M. T. I.*, 1936. augusztus 29-ei 44. kiadás (24:00) 1. p.
- MTI* közlemény 1939.08.30. — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül; Zw. – DN.: Daladier a keddi esti órákban folytatja diplomáciai...] *M. T. I.*, 1939. augusztus 30-ai 4. kiadás (09:30)
- MTI* közlemény 1939.08.31. — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül; MO. – VÉ.: A Holland Királyi Légiforgalmi Társaság közli...] *M. T. I.*, 1939. augusztus 31-ei 3. kiadás (00:55)
- MTI* közlemény 1939.09.01. — [A német távirati iroda jelentését átvevő *MTI* közlemény, cím nélkül; SZF. – WA.: A német birodalmi légügyi miniszter és a német légi haderő...] *M. T. I.*, 1939. szeptember 1-jei 6. kiadás (09:20)
- MTI* közlemény 1939.09.14. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; BA. – NA. / HO.: Mint jelentik, szeptember 15-én újból...] *M. T. I.*, 1939. szeptember 14-ei 40. kiadás (21:05) 1. p.
- MTI* közlemény 1939.09.16. — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül; BL. – DÉ.: Az Amszterdam és Batávia közötti légvonalon az összeköttetést...] *M. T. I.*, 1939. szeptember 16-ai 4. kiadás (08:05)
- MTI* közlemény 1939.10.04. — [A német távirati iroda jelentését átvevő *MTI* közlemény, cím nélkül; RA. – DN.: A polgári légi forgalmat, amelyet mintegy két héttel elzár...] *M. T. I.*, 1939. október 4-ei 9. kiadás (11:20)
- MTI* közlemény 1939.10.14./3. — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül; Tó. – MO. – L.: A Német Lufthansa közli, hogy szerdán...] *M. T. I.*, 1939. augusztus 31-ei 3. kiadás (00:55)
- MTI* közlemény 1939.10.14./31. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1939. október 14-ei 31. kiadás (22:55) 1. p.
- MTI* közlemény 1940.08.13. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1940. augusztus 13-ai 7. kiadás (10:35) 1. p.
- MTI* közlemény 1940.09.27. — [Az *MTI* riportja, cím nélkül; LÁ. – BS. – Zs.: Szegheő István dr. miniszteri tanácsos, ...] *M. T. I.*, 1940.09.27-ei 31. kiadás (19:15)
- MTI* közlemény 1941.03.30. — [A *Reuters* hírét átvevő *MTI* közlemény, cím nélkül; SZF. – WA.: A német követ-ség állítólag...] *M. T. I. Házi Tájékoztató*, 1941. március 30-ai 1056. sz. (11:35)
- MTI* közlemény 1941.04.06. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; KüM. V. K. – HA. / MN.: Vasárnap délután a Dráva felől egy...] *M. T. I.*, 1939. szeptember 14-ei 40. kiadás (21:05) 1. p.
- MTI* közlemény 1942.06.23. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1942. június 23-ai 25. kiadás (14:40) 1. p.
- MTI* közlemény 1942.08.29. — [Az *MTI* közlemény] ST6: Légijáratok sűrítése Wien, Berlin, Szófia és Athén felé. *M. T. I.*, 1942. augusztus 29-ei 25. sz. (15:12)
- MTI* közlemény 1947.10.09. — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül; Szerdán délelőtt 11 óra 25 perckor...] *Új Dunántúl*, IV. évf. (1947) 229. sz. (október 9.) 4. p.
- MTI* közlemény 1970.09.16. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *Somogyi Néplap*, XXVI. évf. (1970) 217. sz. (szeptember 16.) 2. p. HU ISSN 0201-1336
- MTI* közlemény 1981.07.18. — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül.] *Dunántúli Napló*, XXXVIII. évf. (1981) 195. sz. (július 18.) 5. p. HU ISSN 0133-2007
- MTI*: VIII. Edward király ma délután repülőgépen... — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül; BA. – K.: VIII. Edward király ma délután repülőgépen ...] *M.T. I.*, 1936. szeptember 14-ei 41. kiadás (19:00)
- MTI*: 11 óra 50 perckor két ellenséges gép a... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; VK. – LÁ. / WA.: 11 óra 50 perckor két ellenséges gép a...] *M. T. I.*, 1941. április 7-ei 21. kiadás (13:05) 1. p.

- MTI:* A belga királyi pár Athénből repülőgépen... — [Az *MTI* közleménye, szerző ismertetése és cím nélkül: A belga királyi pár Athénből repülőgépen...] *M.T.I.*, 1932. április 23-ai 28. kiadás (19:25)
- MTI:* A Balatoni Sporthét második napján igen... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül: A Balatoni Sporthét második napján igen mozgalmas...] *M. T. I. Sportkiadás*, 1936. szeptember 6-ai 8. kiadás (20:35) 1. p.
- MTI:* A belügyminiszter azt a rendeletét,... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; HO. – WN.: A belügyminiszter azt a rendeletét,...] *M. T. I.*, 1941. május 20-ai 11. kiadás (12:40) 1. p.
- MTI:* A budapest-siófoki légi járat üzembehelyezése. — [Az *MTI* közleménye.] O. VÁ. L. BS.: A budapest-siófoki légi járat üzembehelyezése. *M. T. I.*, 1948. május 22-ei 21. kiadás (12:10)
- MTI:* A Budapesten is áthaladó gdynia-római... — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül; O. – WA.: A Budapesten is áthaladó gdynia-római...] *M.T.I.*, 1939. június 17-ei 22. kiadás (17:50)
- MTI:* A budapesti amerikai misszió repülőgépének... — [Az *MTI* közleménye.] D. – AM. – MI.: A budapesti amerikai misszió repülőgépének utja Stockholmba és vissza. *M. T. I.*, 1946. február 18-ai 28. kiadás (15:15)
- MTI:* A budaörsi repülőtér diszbe öltözöten,... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; SZA. – DN.: A budaörsi repülőtér diszbe öltözöten,...] *M. T. I.*, 1938. május 11-ei 8. kiadás (11:55) 1. p.
- MTI:* A bűntárs is rendőrkézen. — [Az *MTI* közleménye.] A bűntárs is rendőrkézen. *Népszabadság*, III. évf. (1990) 241. sz. (október 13.) 11. p. HU ISSN 0133-1752
- MTI:* A Ceske-Slovenská Statni Aerolinie csehszlovák légiforgalmi... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; H. – VI. – WA.: A Ceske-Slovenská Statni Aerolinie csehszlovák légiforgalmi...] *M. T. I.*, 1938. augusztus 2-ai 17. kiadás (19:35) 1. p.
- MTI:* A fővárosba érkezett a jugoszláv légiforgalmi bizottság. — [Az *MTI* közleménye.] WA.: A fővárosba érkezett a jugoszláv légiforgalmi bizottság. *M. T. I.*, 1939. május 4-ei 30. kiadás (19:55) 1. p.
- MTI:* A gerillák feltételei. — [Az *MTI* közleménye, a szerző ismertetése nélkül.] A gerillák feltételei. Agnew homályos tv-nyilatkozata. *Somogyi Néplap*, XXVI. évf. (1970) 217. sz. (szeptember 16.) 2. p. HU ISSN 0201-1336
- MTI:* A háború óta először jött svájci repülőgép Budapestre. — [Az *MTI* közleménye.] HY. – P37: A háború óta először jött svájci repülőgép Budapestre. *M. T. I.*, 1947. április 4-ei 21. kiadás (16:10)
- MTI:* A Hindenburg vezértábornagyról elnevezett német nagyrepülőgép... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül: A Hindenburg vezértábornagyról elnevezett német nagyrepülőgép...] *M. T. I.*, 1934. május 13-ai 3. kiadás (19:05) 1. p.
- MTI:* A honvéd-hét ünnepeire megérkezett a bolgár és görög küldöttség. — [Az *MTI* közleménye.] NI. – HB. – HM. BN.: A honvéd-hét ünnepeire megérkezett a bolgár és görög küldöttség. 1948. szeptember 16-ai 17. kiadás (16:30) 1. p.
- MTI:* A japán külügyminiszter Budapestén. — [Az *MTI* 2007.01.11-én kelt közleménye.] A japán külügyminiszter Budapestén. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI:* A jugoszláv kormány ismét súlyosan megsértette a nemzetközi jogszabályokat. Zala, LIV. évf. (1949) 117. sz. (május 21.) 1. p.
- MTI:* A kereskedelmi és közlekedési miniszter a Magyar Atlétikai Club... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül: A kereskedelmi és közlekedési miniszter a Magyar Atlétikai Club...] *M. T. I. Sportkiadás*, 1936. augusztus 11-ei 2. kiadás (10:08) 1. p.
- MTI:* A légiforgalmi vállalatok nemzetközi szövetségének... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; SZA. – WA.: A légiforgalmi vállalatok nemzetközi szövetségének...] *M. T. I.*, 1938. július 2-ai 12. kiadás (15:25) 1–2. p.
- MTI:* A magyar állampolgároknak elrendelt határkilépési... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; HO. – M.: A magyar állampolgároknak elrendelt határkilépési...] *M. T. I.*, 1941. június 20-ai 6. kiadás (10:30) 1. p.
- MTI:* A magyar állampolgároknak régebben életbeléptetett... (1941.01.) — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; HO. – P.: A magyar állampolgároknak régebben életbeléptetett...] *M. T. I.*, 1941. január 24-ei 9. kiadás (12:00) 1. p.
- MTI:* A magyar állampolgároknak régebben életbeléptetett... (1941.04.) — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; D. – H.: A magyar állampolgároknak régebben életbeléptetett...] *M. T. I.*, 1941. április 12-ei 9. kiadás (11:45) 1. p.
- MTI:* A Magyar Királyi Légügyi Hivatal közli, hogy... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; VI.: A Magyar Királyi Légügyi Hivatal közli, hogy...] *M. T. I.*, 1938. március 19-ei 11. kiadás (12:45) 1. p.
- MTI:* A magyar kormányküldöttség visszaérkezett Budapestre. — [Az *MTI* közleménye.] KÖ.–CO14. illetve HY.–SA13.: A magyar kormányküldöttség visszaérkezett Budapestre. *M. T. I.*, 1946. június 26-ai 4–8. kiadás (07:10; 07:30)
- MTI:* A magyar légiforgalom háborús tevékenysége. — [Az *MTI* közleménye.] O. – VK. – RN7.: A magyar légiforgalom háborús tevékenysége. *M. T. I.*, 1943. január 7-ei 18. kiadás (16:20).
- MTI:* A Magyar Vörös-kereszt a Nemzetközi és a Magyar Aero Szövetséggel... — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; LN.: A Magyar Vörös-kereszt a Nemzetközi és a Magyar Aero Szövetséggel...] *M. T. I.*, 1937. június 10-ei 30. kiadás (21:10) 1. p.

- MTI: A magyar Vöröskereszt* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; SZJ.: A magyar Vöröskereszt által június 11 es 14-ike...]. *M. T. I.*, 1937. május 29-ei 17. kiadás (16:00) 1. p.
- MTI: A Maszovlet külföldi* — [Az *MTI* közleménye.] Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium – JNE – HNE: A Maszovlet külföldi légijáratának menetrendje. *M.T.I. (Belföldi Hírek)*, (1949. március 29) B 18., B 19. kiadás MNL MOL K. szekció 1949. március/2
- MTI: A német légi haderőnek a belgrádi repülőgépkiallításán...* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; SZA. – WA.: A német légi haderőnek a belgrádi repülőgépkiallításán...]. *M. T. I.*, 1938. június 1-jei 14. kiadás (17:35) 1. p.
- MTI: A Nemzetközi Vöröskereszt segítsége Magyarországnak.* — [Az *MTI* közleménye.] A Nemzetközi Vöröskereszt segítsége Magyarországnak. *Északmagyarország*, XII. évf. (1956) 256. sz. (október 30.) 3. p.
- MTI: A postavezérigazgatóság közli, hogy Budapest...* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; Vv.: A postavezérigazgatóság közli, hogy Budapest...]. *M. T. I.*, 1937. július 1-ei 13. kiadás (16:30) 1. p.
- MTI: A postavezérigazgatóság közli, hogy a Nagybritannia...* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül: A postavezérigazgatóság közli, hogy a Nagybritannia...]. *M. T. I.*, 1930. szeptember 24-ei 22. kiadás (17:15) 1. p.
- MTI: A Szovjetunió polgári repülői békében és háborúban.* — [Az *MTI* beszámolója.] BI. – BU. – P. 1: A Szovjetunió polgári repülői békében és háborúban. *M. T. I.*, 1945. július 8-ai 1. kiadása (06:00)
- MTI: Albert belga király kongói utazása előtt aláírta...* — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül: Albert belga király kongói utazása előtt aláírta ...]. *M. T. I.*, 1932. március 24-ei 3. kiadás (9:00)
- MTI: Albert belga király repülőgépén Alexandriába...* — [Az *MTI* közlemény, cím nélkül: Albert belga király repülőgépén Alexandriába...]. *M. T. I.*, 1932. március 26-ei 19. kiadás (18:55)
- MTI: Általános, határozatlan idejű sztrájk Ferihegyen.* — [Az *MTI* 2008.12.09-én kelt közleménye.] *Általános, határozatlan idejű sztrájk Ferihegyen.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Angol csempészt fogtak Ferihegyen.* — [Az *MTI* közleménye.] Angol csempészt fogtak Ferihegyen. *Magyar Nemzet*, LXXI. évf. (2008) 142. sz. (május 26.) 17. p. HU ISSN 0133-185X
- MTI: Aranycsempész.* — [Az *MTI* közleménye.] Aranycsempész. *Észak-Magyarország*, LIV. évf. (1998) 248. sz. (október 22.) 16. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Ausztria - Izrael.* — [Az *MTI* 1988.06.22-én kelt közleménye.] *Ausztria - Izrael.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Az általános európai helyzetből kifolyólag a magyar állampolgárokr...* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; LÁ. – WA.: Az általános európai helyzetből kifolyólag a magyar állampolgárokr...]. *M. T. I.*, 1940. június 14-ai 31. kiadás (15:10) 1. p.
- MTI: Az easyJet drágállja Ferihegyet.* — [Az *MTI* közleménye.] Az easyJet drágállja Ferihegyet. *Délmagyarország*, XCV. évf. (2005) 263. sz. (november 10.) 2. p. HU ISSN 0133-025X
- MTI: Az easyJet ötödik járata.* — [Az *MTI* közleménye.] Az easyJet ötödik járata. *Délmagyarország*, XCIV. évf. (2004) 162. sz. (július 13.) 6. p. HU ISSN 0133-025X
- MTI: Az itteni repülőtéren lezuhant...* — [A német távirati iroda jelentését közzé tevő *MTI* jelentés, cím nélkül; KU.: Az itteni repülőtéren lezuhant...]. *M. T. I.*, 1935. július 17-ei 13. kiadás (13:25)
- MTI: Az öttusázók elutaztak Londonba.* — [Az *MTI* Sportkiadás közleménye.] MO.: Az öttusázók elutaztak Londonba. *MTI Sportkiadás*, 1948. július 23-ai 3. kiadás (12:15)
- MTI: Beutazási tilalom az irániaknak, aki nem...* — [Az *MTI* közleménye.] *Beutazási tilalom az irániaknak, aki nem működik együtt, kitoloncolhatják.* [2020.03.09-e 16:12-kor a <https://www.kormany.hu/> világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <https://www.kormany.hu/hu/emberi-eroforrasok-miniszteri-uma/hirek/utazasi-tilalom-az-iraniaknak-aki-nem-mukodik-egyutt-kitoloncolhatjak> (megtekintve: 2020.03.11. 11:00)
- MTI: Blomberg tábornagy, német birodalmi hadügyminiszter...* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül; TA. – DN.: Blomberg tábornagy, német birodalmi hadügyminiszter...]. *M. T. I.*, 1937. június 28-ai 11. kiadás (12:55) 1. p.
- MTI: Bravúros heroinfogás Ferihegyen.* — [Az *MTI* közleménye.] Bravúros heroinfogás Ferihegyen. *Új Néplap*, I. évf. (1990) 156. sz. (október 9.) 1. p. HU ISSN 0865-915X
- MTI: Brüsszelbe és Bukarestbe is új járatokat indít Budapestről a LOT.* — [Az *MTI* közleménye.] *Brüsszelbe és Bukarestbe is új járatokat indít Budapestről a LOT.* [2019.02.14-e 12:15-kor közzétett közlemény a nepszava.hu világhálós oldalon.]
Web: https://nepszava.hu/3025472_brusszelbe-es-bukarestbe-is-uj-jaratokat-indit-budapestrol-a-lot (megtekintve: 2019.02.14. 20:30)
- MTI: Budapest–Krakkó.* — [Az *MTI* közleménye.] Budapest–Krakkó. *Új Dunántúli Napló*, XIV. évf. (2003) 173. sz. (június 27.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- MTI: Budapesti Határőr Igazgatóság - évvértékelés.* — [Az *MTI* 2001.09.11-én kelt közleménye.] *Budapesti Határőr Igazgatóság - évvértékelés.*

- Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2018.08.06.)
- MTI: Budapestre érkezett a Moszkvában járt magyar kormányküldöttség. — [Az MTI közleménye.] LÁ. – P13.: Budapestre érkezett a Moszkvában járt magyar kormányküldöttség. *M. T. I.*, 1946. április 18-ai 42–44. kiadás (17:50, 18:05)
- MTI: Budapestre érkeztek a hazatérő bolgár államférfiak. — [Az MTI tudósítása.] Nl.: Budapestre érkeztek a hazatérő bolgár államférfiak. *Magyar Országos Tudósító*, XXII. évf. (1940) 203. sz. (július 29.) 5. kiadás (14:15)
- MTI: Chilei felelősség a fegyverszállítások ügyében. — [Az MTI közleménye.] Chilei felelősség a fegyverszállítások ügyében. *Magyar Nemzet*, LIV. évf. (1993) 304. sz. (december 30.) 2. p. HU ISSN 0133-185X
- MTI: Cigarettaacsempészet sárkányrepülővel. — [Az MTI közleménye.] Cigarettaacsempészet sárkányrepülővel. *Népszava*, CXXX-IV. évf. (2007) 143. sz. (június 21.) HU ISSN 0133-1701
- MTI: Csak „megröntgenezett” csomagok ... — [Az MTI beszámolója.] Csak „megröntgenezett” csomagok szállhatnak fel. *Népszava*, CXVI. évf. (1988) 168. sz. (július 15.) 9. p. HU ISSN 1418-1649
- MTI: Csempészet alapos gyanúja. — [Az MTI közleménye.] Csempészet alapos gyanúja. *Új Dunántúli Napló*, IV. évf. (1993) 206. sz. (július 30.) 2. p. HU ISSN 0865-9133
- MTI: Csempészszívar. — [Az MTI közleménye.] Csempészszívar. *Petőfi Népe*, LIX. évf. (2004) 162. sz. (július 13.) 12. p. HU ISSN 0133-235X
- MTI: Csitralada-palota. — [Az MTI közleménye.] Csitralada-palota. *Délmagyarország*, LXXXIX. évf. (1999) 37. sz. (február 13.) 2. p. HU ISSN 0133-025X
- MTI: Délkelet-ázsiai földrendezés - a Malév charterjáratokat töröl. — [Az MTI 2004.12.29-én kelt közleménye.] Délkelet-ázsiai földrendezés - a Malév charterjáratokat töröl. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Disneylandbe készült. — [Az MTI közleménye.] Disneylandbe készült. *Új Szó*, LI. évf. (1998) 67. sz. (március 21.) 7. p. SK ISSN 1335-7050
- MTI: Dollfuss dr. szövetségi kancellár ma reggel... — [Az MTI közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1934. június 14-ai 6. kiadás (09:40) 1. p.
- MTI: Drogot nyelt. — [Az MTI közleménye.] Drogot nyelt. *Délmagyarország*, XCIX. évf. (2009) 272. sz. (november 20.) 2. p. HU ISSN 0133-025X
- MTI: Dubaiba indul az első hosszú távú, diszkont járat Ferihegyről. — [Az MTI 2008.05.06-án kelt közleménye.] Dubaiba indul az első hosszú távú, diszkont járat Ferihegyről. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Eltévedt repülők. — [Az MTI közleménye.] Eltévedt repülők. *Heves Megyei Hírlap*, IV. évf. (1993) 190. sz. (augusztus 16.) 1. p. HU ISSN 0865-9109
- MTI: Elutaztak a brit parlamenti küldöttség tagjai. — [Az MTI közleménye.] O.–KÖ.–SZÁ.–MN13.: Elutaztak a brit parlamenti küldöttség tagjai. *M. T. I.*, 1946. május 4-ei 24. kiadás (14:00)
- MTI: Értékes pénzermék Ferihegyen. — [Az MTI közleménye.] Értékes pénzermék Ferihegyen. *Népszabadság*, LXVI. évf. (2008) 121. sz. (május 26.) HU ISSN 0133-1752
- MTI: Európai szempontból is igen nagyjelentőségű... — [Az MTI közleménye, cím nélkül; BA(DICS) – Tó.: Európai szempontból is igen nagyjelentőségű...] *M. T. I.*, 1936. július 13-ai 38. kiadás (22:20) 1. p.
- MTI: Fegyveres szökött határőrt keresnek. — [Az MTI közleménye.] Fegyveres szökött határőrt keresnek. *Heves Megyei Népiújság*, II. évf. (1991) 114. sz. (május 17.) 1. p. HU ISSN 0133-0705
- MTI: Ferihegyi sztrájk - A forgalomban nincs fennakadás. — [Az MTI 2009.01.19-én kelt közleménye.] Ferihegyi sztrájk - A forgalomban nincs fennakadás. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - a Malév határozatlan időre törli járatait. — [Az MTI 2008.12.10-én kelt közleménye.] Ferihegyi sztrájk - a Malév határozatlan időre törli járatait. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - BA: A dolgozók 70 százaléka felvette a munkát, a forgalom zavartalan. — [Az MTI 2008.12.18-án kelt közleménye.] Ferihegyi sztrájk - BA: A dolgozók 70 százaléka felvette a munkát, a forgalom zavartalan. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - BA: javul a helyzet a reptéren. — [Az MTI 2008.12.11-én kelt közleménye.] Ferihegyi sztrájk - BA: javul a helyzet a reptéren. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - DÉLI ÖSSZEFOGLALÓ. — [Az MTI 2008.12.10-én kelt közleménye.] Ferihegyi sztrájk - DÉLI ÖSSZEFOGLALÓ. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk – elindult néhány járat délután Ferihegyről. — [Az MTI 2008.12.10-én kelt közleménye.] Ferihegyi sztrájk – elindult néhány járat délután Ferihegyről. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - Eredmény nélkül folytatód- nak a tárgyalások. — [Az MTI 2008.12.29-án kelt közleménye.] Ferihegyi sztrájk - Eredmény nélkül folytatód- nak a tárgyalások. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)

- MTI: Ferihegyi sztrájk - Estére normalizálódott a helyzet Ferihegyen. — [Az MTI 2008.12.10-én kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - Estére normalizálódott a helyzet Ferihegyen.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - Felfüggesztették a munkabeszüntetést. — [Az MTI 2009.01.21-én kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - Felfüggesztették a munkabeszüntetést.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - Folyamatos a kiszolgálás Ferihegyen. — [Az MTI 2008.12.23-án kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - Folyamatos a kiszolgálás Ferihegyen.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - Gördülékeny forgalom szerda délután. — [Az MTI 2008.12.17-én kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - Gördülékeny forgalom szerda délután.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - Káosz nincs, de hosszú sorok vannak Ferihegyen. — [Az MTI 2008.12.11-én kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - Káosz nincs, de hosszú sorok vannak Ferihegyen.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - lassult a forgalom délutánra. — [Az MTI 2008.12.11-én kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - lassult a forgalom délutánra.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - lényegesen többen vették fel a munkát a reptéren. — [Az MTI közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - lényegesen többen vették fel a munkát a reptéren.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - Megkezdődött az egyeztetés. — [Az MTI 2009.01.20-án kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - Megkezdődött az egyeztetés.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - megnyílt a 2A terminál. — [Az MTI 2008.12.26-án kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - megnyílt a 2A terminál.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - mintegy 50 járatot töröltek Ferihegyen. — [Az MTI 2008.12.10-én kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - mintegy 50 járatot töröltek Ferihegyen.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - Több járatot töröltek. — [Az MTI 2008.12.10-én kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - Több járatot töröltek.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Ferihegyi sztrájk - Súlyos hibát nem vétenek az utasbiztonsági ellenőrök. — [Az MTI 2008.12.18-án kelt közleménye.] *Ferihegyi sztrájk - Súlyos hibát nem vétenek az utasbiztonsági ellenőrök.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Fock Jenő Taskentben. — [Az MTI közleménye.] Fock Jenő Taskentben. *Petőfi Népe*, XXIX. évf. (1974) 272. sz. (november 21.) 8. p. HU ISSN 0133-235X
- MTI: Fokozott biztonság közúton és levegőben. — [Az MTI közleménye.] Fokozott biztonság közúton és levegőben. *Délmagyarország*, XCIII. (2003) 67. sz. (március 21.) 2. p. HU ISSN 0133-025X
- MTI: Folyamatosan áll vissza az áramszolgáltatás Ferihegy 2A terminálján. — [Az MTI 2009.09.27-én kelt közleménye.] *Folyamatosan áll vissza az áramszolgáltatás Ferihegy 2A terminálján.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Gaston Gérard francia idegenforgalmi miniszter ma délelőtt... — [Az MTI közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1930. szeptember 11-ei 6. kiadás (09:55) 1. p.
- MTI: Gömbös Gyula miniszterelnök csütörtök reggel a mátyásföldi... — [Az MTI közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1935. szeptember 26-ai 7. kiadás (09:50) 1. p.
- MTI: Gömbös Gyula miniszterelnök csütörtök reggel kilenc órakor... — H. – DN.: [Az MTI közlemény, cím nélkül: Gömbös Gyula miniszterelnök csütörtök reggel kilenc órakor...] *M. T. I.*, 1936. szeptember 3-ai 11. kiadás (10:20) 1–2. p.
- MTI: Gömbös Gyula miniszterelnök négy napos... — H. – VI.: [Az MTI közlemény, cím nélkül: Gömbös Gyula miniszterelnök négy napos...] *M. T. I.*, 1935. október 1-jei 26. kiadás (18:05) 1. p.
- MTI: Göring porosz miniszterelnök a hesseni... — [Az MTI közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1934. május 13-ai 3. kiadás (19:05) 1. p.
- MTI: Hájim Herzog programja (2. rész) - kívándorló tábor. — [Az MTI 1991.06.13-én kelt közleménye.] *Hájim Herzog programja (2. rész) - kívándorló tábor.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Hamis volt az útlevel. — [Az MTI közleménye.] Hamis volt az útlevel. *Népszava*, CXX. évf. (1992) 127. sz. (május 30.) 16. p. HU ISSN 0133-1701
- MTI: Hanoiban a magyar küldöttség. — [Az MTI közleménye.] Hanoiban a magyar küldöttség. *Délmagyarország*, LXIV. évf. (1974) 255. sz. (október 31.) 2. p. (HU ISSN 0133-025X)

- MTI: Hazaérkezett a magyar kormányküldöttség. — [Az MTI közleménye.] Hazaérkezett a magyar kormányküldöttség. *Délmagyarország*, LXI. évf. (1971) 304. sz. (december 25.) 2. p. (HU ISSN 0133-025X)
- MTI: Hazaérkezett a magyar korona. — [Az MTI közleménye.] Hazaérkezett a magyar korona. *Petőfi Népe*, XXXIII. évf. (1978) 5. sz. (január 6.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- MTI: Hazaérkezett a magyar orvoscsoporthoz. — [Az MTI közleménye.] Hazaérkezett a magyar orvoscsoporthoz. *Észak-Magyarország*, LXI. évf. (2005) 7. sz. (január 10.) 16. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Hétfő délelőtt 11 órakor egy jugoszláv... — [Az MTI közleménye, cím nélkül: TÉ. / WA.: Hétfő délelőtt 11 órakor egy jugoszláv...]. *M. T. I.*, 1941. április 7-ei 25. kiadás (14:20) 1. p.
- MTI: Hivatalos svájci nyilatkozat a zürich–budapesti repülőjáratok kapcsolatában. — [Az MTI közleménye.] AV. – CO. – PM.: Hivatalos svájci nyilatkozat a zürich–budapesti repülőjáratok kapcsolatában. *M. T. I.*, 1947. május 25-ei 3. kiadás (06:55)
- MTI: Hogyan menjünk Ferihegyre? — [Az MTI 1990.10.27-én kelt közleménye.] *Hogyan menjünk Ferihegyre?*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Horthy István és felesége repülőútjáról hétfőn eset... — [Az MTI közleménye, cím nélkül: SZF. – Vv.: Horthy István és felesége repülőútjáról hétfőn eset...]. *M. T. I.*, 1940. május 13-ai 33. kiadás (19:40) 1. p.
- MTI: HM: egy utasszállító repülőgép megsértette a magyar légteret. — [Az MTI 2012.10.15-én kelt közleménye.] *HM: egy utasszállító repülőgép megsértette a magyar légteret.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2017.01.20.)
- MTI: HM: légtérsértés miatt riasztották a Gripeneket. — [Az MTI 1992.03.31-én kelt közleménye.] *M HM: légtérsértés miatt riasztották a Gripeneket.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2017.01.20.)
- MTI: Horvát repülőgépek – magyar aggodalom. — [Az MTI közleménye alapján készült közlemény.] Horvát repülőgépek – magyar aggodalom. *Új Dunántúli Napló*, II. évf. (1991) 345. sz. (december 17.) 1. p. HU ISSN 0865-9133
- MTI: Idén már háromszor riasztották a Gripeneket. — [Az MTI közleménye.] *Idén már háromszor riasztották a Gripeneket.*
Web: <https://htka.hu/2014/05/18/iden-mar-haromszor-riasztottak-gripeneket/> (megtekintve: 2019.07.21. 23:50)
- MTI: Illegális fegyverszállítás. — [Az MTI közleménye.] Illegális fegyverszállítás. *Észak-Magyarország*, XLVII. évf. (1991) 289. sz. (december 10.) 1. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Imrédy Béla miniszterelnök, Kánya Kálmán külügyminiszter... — HA. – WA.: [Az MTI közleménye, cím nélkül: Imrédy Béla miniszterelnök, Kánya Kálmán külügyminiszter...]. *M. T. I.*, 1938. szeptember 20-ai 27. kiadás (17:10) 1. p.
- MTI: Indulatos operaénekesnő. — [Az MTI közleménye.] Indulatos operaénekesnő. *Észak-Magyarország*, L. évf. (1994) 208. sz. (szeptember 3.) 8. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Iskola helyett repülőre szállt. — [Az MTI közleménye.] Iskola helyett repülőre szállt. *Észak-Magyarország*, LIV. évf. (1998) 57. sz. (március 9.) 16. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Japán turizmus - magyarországi bűnözés. — [Az MTI 1996.12.06-án kelt közleménye.] *Japán turizmus - magyarországi bűnözés.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: John F. Montgomery amerikai követ március 17.-én délelőtt 11 órakor... — [Az MTI közleménye, cím nélkül: VÉ.: John F. Montgomery amerikai követ március 17.-én délelőtt 11 órakor...]. *M. T. I.*, 1941. március 18-ai 24. kiadás (20:45) 1. p.
- MTI: Jól van a „potyautas”. — [Az MTI közleménye.] Jól van a „potyautas”. *Délmagyarország*, LXXXVIII. évf. (1998) 235. sz. (október 7.) 4. p. HU ISSN 0133-025X
- MTI: Kábítószer repülőn, vonaton. — [Az MTI közleménye.] Kábítószer repülőn, vonaton. *Észak-Magyarország*, LIII. évf. (1997) 24. sz. (január 29.) 2. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Kábítószerfogás Ferihegyen. — [Az MTI közlemény, a szerző ismertetése nélkül.] Kábítószerfogás Ferihegyen. *Új Dunántúli Napló*, VI. évf. (1995) 351. sz. (december 24.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- MTI: Károly román király repülőgépe ma délután... — [Az MTI közlemény, szerző ismertetése és cím nélkül: Károly román király repülőgépe ma délután...]. *M. T. I.*, 1931. szeptember 10-ei 36. kiadás (23:15)
- MTI: Katonák manővereznek. — [Az MTI közleménye.] Katonák manővereznek. *Délmagyarország*, LXXXVI. évf. (1996) 188. sz. (augusztus 12.) 2. p. HU ISSN 0133-025X
- MTI: Kedden reggel gyógyszer szállító két külföldi repülőgép érkezett Ferihegyre. — [Az MTI közleménye.] Kedden reggel gyógyszer szállító két külföldi repülőgép érkezett Ferihegyre. *Északmagyarország*, XII. évf. (1956) 257. sz. (október 31.) 2. p.
- MTI: Kényszerleszállást hajtott végre az Air India Budapesten. — [Az MTI közleménye.] *Kényszerleszállást hajtott végre az Air India Budapesten.*
Web: <https://mno.hu/belfold/kenyszerleszallast-hajtott-vegre-az-air-india-budapest-n-1269152> (megtekintve: 2019.01.22. 14:40)
- MTI: Késéseket okoz a köd a közlekedésben. — [Az MTI közleménye.] Késéseket okoz a köd a közlekedésben. *Petőfi Népe*, XXX. évf. (1975) 12. sz. (január 15.) 8. p. (HU ISSN 0133-235X)
- MTI: KIEGÉSZÍTÉS - WTC-robbantás - Malév-járatok fordulnak vissza. — [Az MTI 2001.09.11-én kelt közleménye.] *KIEGÉSZÍTÉS - WTC-robbantás - Malév-járatok fordulnak vissza.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.11.17.)

- MTI: Kivándorlás - PFSZ-küldöttség Moszkvában. — [Az MTI 1990.02.14-én kelt közleménye.] Kivándorlás - PFSZ-küldöttség Moszkvában. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Kokaint találtak. — [Az MTI közleménye.] Kokaint találtak. *Új Dunántúli Napló*, XIV. évf. (2003) 281. sz. (október 14.) 10. p. HU ISSN 0865-9133
- MTI: Közlemény a Csehszlovákia történetéről. — [Az MTI közlemény.] Közlemény a Csehszlovákia történetéről utazásokról. *Nógrád*, XXVIII. évf. (1972) 290. sz. (december 9.) 8. p. (HU ISSN 0133-1558)
- MTI: Különgépen távoztak. — [Az MTI közleménye.] Különgépen távoztak. *Észak-Magyarország*, XLVI. évf. (1990) 267. sz. (november 14.) 8. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Légi járat. — [Az MTI közleménye.] Légi járat. *Új Dunántúli Napló*, XIII. évf. (2002) 254. sz. (szeptember 17.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- MTI: Légi járat Ungvár és Budapest között. — [Az MTI közleménye.] Légi járat Ungvár és Budapest között. Web: <http://nol.hu/utazas/20090615-legi-jarat-ungvar-es-budapest-koztott> (megtekintve: 2017. 03.09. 22:00)
- MTI: Légihíd Budaörs-Ferihegy között. — [Az MTI közleménye.] Légihíd Budaörs-Ferihegy között. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Légijárat Budapestről Irakba és Szudánba. — [Az MTI közleménye.] Légijárat Budapestről Irakba és Szudánba. *Népszabadság*, XVII. évf. (1959) 52. sz. (március 3.) 10. p. (HU ISSN 0133-1752)
- MTI: Légtérsértés. (1988) — [Az MTI közleménye.] Légtérsértés. *Délmagyarország*, LXXVIII. évf. (1988) 209. sz. (szeptember 1.) 3. p. HU ISSN 0133-025X
- MTI: Légtérsértés. (1993) — [Az MTI közleménye.] Légtérsértés. (1993) *Új Néplap*, IV. évf. (1993) 160. sz. (július 12.) 2. p. HU ISSN 0865-915X
- MTI: Lövéldőzés a reptéren. — [Az MTI közleménye.] Lövéldőzés a reptéren. *Délmagyarország*, LXXXIX. évf. (1999) 177. sz. (július 31.) 1. p. HU ISSN 0133-025X
- MTI: Ma a délelőtti órákban jugoszláv repülőgépek... — [Az MTI közleménye, cím nélkül: TÉ. / WA.: Ma a délelőtti órákban jugoszláv repülőgépek...]. *M. T. I.*, 1941. április 7-ei 25. kiadás (14:20) 1. p.
- MTI: Ma délben 12 óra 45 perckor repülőgépen... — [Az MTI közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1934. május 24-ei 22. kiadás (18:10) 1. p.
- MTI: Ma délután 3/4 4 órakor... — [Az MTI közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1927. június 15-ei 16. kiadás (20:10) 1. p.
- MTI: Magyar segély Örményországnak. — [Az MTI közleménye.] Magyar segély Örményországnak. *Petőfi Népe*, XLIII. évf. (1988) 297. sz. (december 14.) 2. p. HU ISSN 0133-235X
- MTI: Magyar segítség a szicíliai lakosságnak. — [Az MTI közlemény.] Magyar segítség a szicíliai lakosságnak. *Békés Megyei Népszavasa*, XXIII. évf. (1968) 21. sz. (január 26.) 1. p. (HU ISSN 1215-1068)
- MTI: Magyar-japán légiforgalmi tárgyalás: nincs előrelépés. — [Az MTI 1999.01.28-án kelt közleménye.] Magyar-japán légiforgalmi tárgyalás: nincs előrelépés. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Magyarország miniszterelnöke Moszkvába repült. — [Az MTI közleménye.] LÁ – MN2: Magyarország miniszterelnöke Moszkvába repült. *M. T. I.*, 1946. április 9-ei 7–8. kiadás (10:05; 10:10)
- MTI: Malév: bővülő kínálat a téli menetrendben. — [Az MTI 2004.10.22-én kelt közleménye.] Malév: bővülő kínálat a téli menetrendben. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Malév gépekkel charter-járatok Japánba. — [Az MTI 2007.03.01-én kelt közleménye.] Malév gépekkel charter-járatok Japánba. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Malév járatok - Japán. — [Az MTI 1992.03.31-én kelt közleménye.] Malév járatok - Japán. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: MALÉV különjáratok Bábónáról. — [Az MTI közleménye.] MALÉV különjáratok Bábónáról. *Zalai Hírlap*, XXX. évf. (1974) 123. sz. (május 29.) 5. p.
- MTI: Malév – nyári menetrend. — [Az MTI közleménye.] Malév – nyári menetrend. *Új Néplap*, IV. évf. (1993) 71. sz. (március 26.) 2. p. HU ISSN 0865-915X
- MTI: Malév-sajtótájékoztató - Nem lesznek charter-járatok Izraelbe. — [Az MTI 1990.02.29-én kelt közleménye.] Malév-sajtótájékoztató - Nem lesznek charter-járatok Izraelbe. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: MALÉV - szovjet fogadtatás. — [Az MTI 1990.02.22-én kelt közleménye.] MALÉV - szovjet fogadtatás. Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Még sajnos mindig lehet magyar áldozat. — [Az MTI közleménye.] Még sajnos mindig lehet magyar áldozat. *Észak-Magyarország*, LXI. évf. (2005) 1. sz. (január 3.) 2. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Megérkezett a Luxair első járata. — [Az MTI közleménye.] Megérkezett a Luxair első járata. *Népszava*, CXXI. évf. (2003) 222. sz. (szeptember 23.) 1. p. HU ISSN 1418-1649

- MTI: Megérkezett a Malév és a Royal Jordanian első járata Ammanból.* — [Az *MTI* 2007.07.28-án kelt közleménye.] *Megérkezett a Malév és a Royal Jordanian első járata Ammanból.* Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Megérkezett Budapestre Irakból a magyar katonák első csoportja.* — [Az *MTI* 2004.12.22-én kelt közleménye.] *Megérkezett Budapestre Irakból a magyar katonák első csoportja.* Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Megérkezett Budapestre az angol alsóház képviselői küldöttsége.* — [Az *MTI* közleménye.] LÁ.-O.-HY.-GY14.: Megérkezett Budapestre az angol alsóház képviselői küldöttsége. *M. T. I.*, 1946. április 24-ei 35. kiadás (14:35)
- MTI: Megérkezett Budapestre a francia utánpótlás és...* — [Az *MTI* Sportkiadás közleménye.] KO. – SzK. – SZ.: Megérkezett Budapestre a francia utánpótlás és ifjúsági labdarúgó válogatott. *MTI Sportkiadás*, 1956. március 23-ai 15. kiadás (18:35)
- MTI: Megérkezett Budapestre Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára.* — [Az *MTI* közleménye.] D. – HB. – HNÉ. BN.: Megérkezett Budapestre Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára. 1948. október 16-ai 28. kiadás (16:40) 1. p.
- MTI: Megérkezett Moszkvába a MALÉV első IL-18-asa.* — [Az *MTI* közleménye.] Megérkezett Moszkvába a MALÉV első IL-18-asa. *Dunántúli Napló*, XVII. évf. (1960) 123. sz. (május 26.) 1. p. HU ISSN 0133-2007
- MTI: Megérkeztek Budapestre a Salzburgba utazó bolgár államférfiak.* — [Az *MTI* tudósítás] NI.: Megérkeztek Budapestre a Salzburgba utazó bolgár államférfiak. *Magyar Országos Tudósító*, XXII. évf. (1940) 200. sz. (július 26.) 5. kiadás (18:30)
- MTI: Megindult a budapest-bukaresti légijárat.* — [Az *MTI* közleménye] Közlekedési Minisztérium – MNS/MKS – KS.: Megindult a budapest-bukaresti légijárat. 1949. április 13-ai 20. kiadás (16:15) 1. p.
- MTI: Megindult a budapest-varsói légiforgalom.* — [Az *MTI* közleménye] BJ.: Megindult a budapest-varsói légiforgalom. 1947. október 8-ai 33. kiadás (13:00) 1. p.
- MTI: Megközelíthető a repülőtér is.* — [Az *MTI* 1990.10.28-án kelt közleménye.] *Megközelíthető a repülőtér is.* Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Megnyílik a Budapest-Belgrád-i repülővonal.* — [Az *MTI* közleménye.] P. – HM.: Megnyílik a Budapest-Belgrád-i repülővonal. *Magyar Országos Tudósító*, XXIX. évf. (1947) november 22. sz. 9. kiadás (13:00)
- MTI: Menekítés.* — [Az *MTI* közleménye.] Menekítés. *Észak-Magyarország*, LXIV. évf. (2008) 126. sz. (május 31.) 2. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Merénylet kívándorló zsidók ellen a 4-es úton.* — [Az *MTI* közleménye.] Merénylet kívándorló zsidók ellen a 4-es úton. *Új Néplap*, II. évf. (1991) 301. sz. (december 24.) 1–2. p. HU ISSN 0865-915X
- MTI: Milliók a zsebben.* — [Az *MTI* közleménye.] Milliók a zsebben. *Magyar Nemzet*, LVII. évf. (1994) 142. sz. (június 20.) 20. p. HU ISSN 0133-185X
- MTI: Mint a légügyi minisztérium közli...* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül: ÁF.: Mint a légügyi minisztérium közli...]. *M. T. I.*, 1943. július 31-ei 24. kiadás (17:10) 1. p.
- MTI: Miss Amy Johnson 22 éves angol pilótán ma...* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül: Miss Amy Johnson 22 éves angol pilótán ma...]. *M. T. I.*, 1930. május 5-ei 35. kiadás (20:20) 1. p.
- MTI: Mozgalmas napja volt szerdán a déli...* — [Az *MTI* közlemény, szerző ismertetése és cím nélkül: Y.: Mozgalmas napja volt szerdán a déli...]. *M. T. I.*, 1939. június 14-ei 37. kiadás (21:45)
- MTI: Nem állnak le az amerikai Hold- és Mars-missziók előkészületei.* — [Az *MTI* 2020.04.03-a 12:59-kor kelt közleménye. pbe \ kut \ bsa] *Nem állnak le az amerikai Hold- és Mars-missziók előkészületei.* Web: <http://mti.hu/> (megtekintve: 2020.04.03. 15:00)
- MTI: Nem chilei eredetűek a fegyverek.* — [Az *MTI* közleménye.] Nem chilei eredetűek a fegyverek. *Észak-Magyarország*, XLVII. évf. (1991) 290. sz. (december 11.) 1. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: Nem indult meg a közlekedés a fővárosban.* — [Az *MTI* 1990.10.27-én kelt közleménye.] *Nem indult meg a közlekedés a fővárosban.* Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Nem lesznek charterjáratok Izraelbe.* — [Az *MTI* közleménye.] Nem lesznek charter-járatok Izraelbe. *Petőfi Népe*, XLV. évf. (1990) 75. sz. (március 30.) 2. p. HU ISSN 0133-235x
- MTI: Németh Miklós levele a Zsidó Világkongresszus elnökéhez.* — [Az *MTI* 1990.02.31-én kelt közleménye.] *Németh Miklós levele a Zsidó Világkongresszus elnökéhez.* Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Neurath Konstantin báró német birodalmi külügyminiszter a kíséretében...* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül: KU.: Neurath Konstantin báró német birodalmi külügyminiszter a kíséretében...]. *M. T. I.*, 1937. június 14-ei 4. kiadás 1. p.
- MTI: Neurath Konstantin báró német birodalmi külügyminiszter Gottfried Aschmann...* — [Az *MTI* közleménye, cím nélkül: TA. Tó. – Y.: Neurath Konstantin báró német birodalmi külügyminiszter Gottfried Aschmann...]. *M. T. I.*, 1937. június 11-ai 22. kiadás (18:30) 1. p.
- MTI: Nyári menetrend a légiforgalomban.* — [Az *MTI* közleménye.] FR.–BN.: Nyári menetrend a légiforgalomban. *M. T. I. Belföldi Hírek*, 1949. május 26-ai 25. kiadás (18:05)

- MTI: Nyári menetrend a Malév-nál. — [Az MTI 1992.03.28-án kelt közleménye.] *Nyári menetrend a Malév-nál.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Nyári szezonzárás a debreceni repülőtéren. — [Az MTI beszámolója.] *Nyári szezonzárás a debreceni repülőtéren.* [2008.10.10-i 10:27-kor közzétett beszámoló.]
Web: <http://archiv.repulnijo.hu/2008/10/10/nyari-szezonzaras-a-debreceni-repuloteren/> (megtekintve: 2019.02.06. 23:30)
- MTI: Nyolcvankilenc külföldi repülő érkezik... — [Az MTI közleménye, cím nélkül; TA. – DN.: Nyolcvankilenc külföldi repülő érkezik ...]. *M. T. I.*, 1938. augusztus 6-ai 14. kiadás (16:00) 1. p.
- MTI: Október 4-én 3-4 óra között... — [Az MTI közleménye, cím nélkül.] *M. T. I.*, 1930. október 3-ai 20. kiadás (12:50) 1. p.
- MTI: Olympic Airways iroda Budapesten. — [Az MTI közleménye.] Olympic Airways iroda Budapesten. *Világgazdaság*, XX-IX. évf. (1997) 120. (7130.) sz. (június 24.) 7. p. HU ISSN 0042-6148
- MTI: OS – Lapszemle – Blikk Tucattjával pusztultak el az amazóniai papagájok. — [Az MTI 1999.06.23-án kelt közleménye.] *OS – Lapszemle – Blikk Tucattjával pusztultak el az amazóniai papagájok.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2018.09.19. 22: 30)
- MTI: Pál László oszakai programja. — [Az MTI 1994.11.03-án kelt közleménye.] *Pál László oszakai programja.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Plessmann vezérigazgató, a Koninklyke Luchtvaart... — [Az MTI közleménye, szerző ismertetése és cím nélkül: Plessmann vezérigazgató, a Koninklyke Luchtvaart...]. *M. T. I.*, 1931. március 5-ei 25. kiadás (16:55)
- MTI: Puskás nevét viseli a sármelléki repülőtéren. — [Az MTI közleménye.] *Puskás nevét viseli a sármelléki repülőtéren.* [Az MTI-nek a www.origo.hu honlapon 2007.04.02. 09:44-kor megjelent közleménye.]
Web: <http://www.origo.hu/utazas/20070402puskas.html> (megtekintve: 2018.07.02. 23:30)
- MTI: Reggel Amszterdamban bújtak ki a tojásból, délben már Budapesten csipogtak. — [Az MTI közleménye.] *Mi. – LT. BN.: Reggel Amszterdamban bújtak ki a tojásból, délben már Budapesten csipogtak.* 1949. április 15-ei 25. kiadás (17:00) 1. p.
- MTI: Repülés. — [Az MTI közleménye.] *Repülés. Új Dunántúli Napló*, XIII. évf. (2002) 138. sz. (május 23.) 8. p. HU ISSN 0865-9133
- MTI: Repülőgépen Budapestre érkeztek a tenyész-sértések. — [Az MTI közlemény.] *EM–GO–BN: Repülőgépen Budapestre érkeztek a tenyész-sértések.* *M. T. I. Belföldi Hírek*, 1948. szeptember 14-ei 25. kiadás (20:10)
- MTI: Repülőgépjárat Budapestről Líbiába. — [Az MTI 1999.06.24-én kelt közleménye.] *Repülőgépjárat Budapestről Líbiába.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2018.09.19. 22: 30)
- MTI: Röntgensugaras csomagvizsgálóra váltanak Ferihegyen. — [Az MTI közleményének átvétele, 2007.03.02. 14:02-kor közzététv.] *Röntgensugaras csomagvizsgálóra váltanak Ferihegyen.*
Web: <https://index.hu/belfold/hirek/302560/> (megtekintve: 2019.01.10. 23:30)
- MTI: Sármellékre megérkezett az első menetrend szerinti orosz járat. — [Az MTI 2014.03.24-án, a www.logsped.hu világhálós oldalon közzétett közleménye.] *Sármellékre megérkezett az első menetrend szerinti orosz járat.*
Web: http://www.logsped.hu/sarmellekre_megerkezett_első_menetrend_szerinti_orosz_jarat.htm (megtekintve: 2018.07.01. 23:00)
- MTI: Schuschnigg Kurt dr. osztrák szövetségi kancellár csütörtökön... — [Az MTI közleménye, cím nélkül; SZA. – K.: Schuschnigg Kurt dr. osztrák szövetségi kancellár csütörtökön...]. *M. T. I.*, 1937. március 18-ai 18. kiadás (18:05) 1. p.
- MTI: Schuschnigg Kurt dr. osztrák szövetségi kancellár pénteken... — [Az MTI közleménye, cím nélkül; SZA. – K.: Schuschnigg Kurt dr. osztrák szövetségi kancellár pénteken...]. *M. T. I.*, 1937. március 19-ei 13. kiadás (16:040) 1. p.
- MTI: Schuschnigg Kurt osztrák szövetségi kancellár Miklas... — [Az MTI közleménye, cím nélkül; KÖ. – DN.: Schuschnigg Kurt osztrák szövetségi kancellár Miklas ...]. *M. T. I.*, 1936. október 10-ei 16. kiadás (10:15) 1. p.
- MTI: Schuschnigg osztrák kancellár, Ciano gróf olasz külügyminiszter... — [Az MTI közleménye, cím nélkül; SZA. – EN.: Schuschnigg osztrák kancellár, Ciano gróf olasz külügyminiszter...]. *M. T. I.*, 1936. október 11-ei 1. kiadás (17:25) 1. p.
- MTI: Sikeresen visszatért a Földre a SpaceX. — [Az MTI közleménye.] *Sikeresen visszatért a Földre a SpaceX.* [2019.03.08-a 18:37-kor közzétett és 2019.03.09-e 06:11-kor frissített beszámoló a hirado.hu világhálós oldalon.]
Web: <https://www.hirado.hu/tudomany-high-tech/urkutatas/cikk/2019/03/08/sikeresen-visszatert-a-foldre-a-spacex-urhajoja#> (megtekintve: 2019.03.17. 23:00)
- MTI: Szerdán 11 óra 35 perckor, valamint... — [Az MTI közleménye, cím nélkül; KüM. LÁ. / RN.: Szerdán 11 óra 35 perckor, valamint...]. *M. T. I.*, 1941. április 9-ei 35. kiadás (21:25) 1. p.
- MTI: Szerdán délután 14 óra 36 perctől... — [Az MTI közleménye, cím nélkül; KüM. PA. / RN.: Szerdán délután 14 óra 36 perctől...]. *M. T. I.*, 1941. április 10-ei 24. kiadás (16:55) 1. p.
- MTI: Szigorú óvintézkedések. — [Az MTI közleménye.] *Szigorú óvintézkedések. Petőfi Népe*, LVI. évf. (2001) 55. sz. (március 6.) 2. p. HU ISSN 0133-235X

- MTI: Szombaton indul a hus-
utánpótlás Londonba. — [Az MTI Sportkiadás közleménye.] Országos Sport Hivatal – MO.: Szombaton in-
dul a hus-utánpótlás Londonba. *MTI Sportkiadás*, 1948. július 23-ai 3. kiadás (12:15)
- MTI: Szombaton volt a balato-
ni repülőcsillagtúra beér-
kezési...] *M. T. I. Sportkiadás*, 1936. szeptember 5-ei 5. kiadás (21:35) 1. p.
- MTI: Szovjet zsidók - Ma-
gyarország. — [Az MTI 1990.02.20-án kelt közleménye.] *Szovjet zsidók - Magyarország*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Szovjet zsidók útja Iz-
raelbe Magyarországon
keresztül (2–3. rész) — [Az MTI 1991.12.23-án kelt közleménye.] *Szovjet zsidók útja Izraelbe Magyaror-
szágon keresztül* (2–3. rész)
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Tájékoztató a csehszlo-
vákiai utazási korlátozá-
sokról. — [Az MTI közleménye.] Tájékoztató a csehszlovákiai utazási korlátozásokról. *Nőg-
rád*, XXVIII. évf. (1972) 291. sz. (december 10.) 2. p. (HU ISSN 0133-1558)
- MTI: Takarékoskodik a Ma-
lév Rt. — [Az MTI közleménye.] Takarékoskodik a Malév Rt. *Új Néplap*, IV. évf. (1993)
245. sz. (október 20.) 3. p. HU ISSN 0865-915X
- MTI: Tanúsítják. — [Az MTI közlemény.] Tanúsítják. *Új Dunántúli Napló*, XIV. évf. (2003) 14. sz.
(január 15.) 3. p. HU ISSN 0865-9133
- MTI: Tavaly jelentősen nőtt
a skandináv és japán tu-
risták száma. — [Az MTI 2000.02.04-én kelt közleménye.] *Tavaly jelentősen nőtt a skandináv és
japán turisták száma*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.07.)
- MTI: Télen is nyitva tart a
sármelléki repülőter. — [Az MTI közlemény.] *Télen is nyitva tart a sármelléki repülőter*.
Web: http://turizmusonline.hu/cikk/telen_is_nyitva_tart_a_sarme
lleki_repuloter (megtekintve: 2017.03.10. 14:00)
- MTI: Téli menetrend a
Malév-nél. — [Az MTI 1990.10.25-én kelt közleménye.] *Téli menetrend a Malév-nél*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Tizenkét évet kapott a
ferihegyi busz robbantója. — [Az MTI közleménye.] *Tizenkét évet kapott a ferihegyi busz robbantója*. [Az MTI-
től átvett, 2004.09.28-a 11:35-kor közzétett közlemény.]
Web: <http://www.origo.hu/nagyvilag/20040928tizenket.html> (megtekintve: 2019.
01.28. 23:50)
- MTI: Új londoni járatot nyi-
tott a Malév. — [Az MTI közleménye.] Új londoni járatot nyitott a Malév. *Népszava*, CXXXII.
évf. (2004) 38. sz. (február 14.) HU ISSN 0133-1701
- MTI: Új menetrend, növekvő
a Malév-nál. — [Az MTI 1991.03.28-án kelt közleménye.] *Új menetrend, növekvő a Malév-nál*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Újabb kokainfogás Fe-
rihegyen. — [Az MTI közleménye.] Újabb kokainfogás Ferihegyen. *Népszabadság*, LIII. évf.
(1995) 78. sz. (április 3.) 29. p. HU ISSN 0133-1752
- MTI: Újra repülnek. — [Az MTI közleménye.] Újra repülnek. *Észak-Magyarország*, LIX. évf. (2003) 70.
sz. (március 25.) 1. p. HU ISSN 0133-0357
- MTI: USA - terror - leszállt a
Malév-gép. — [Az MTI 2001.09.11-én kelt közleménye.] *USA - terror - leszállt a Malév-gép*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.11.17.)
- MTI: USA - terror - megnyi-
tották az amerikai légeret
- Malév. — [Az MTI 2001.09.11-én kelt közleménye.] *USA - terror - megnyitották az amerikai
légeret - Malév*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.11.17.)
- MTI: USA-terrorcselek-
mények - események - NAPI
ÖSSZEFOGLALÓ. — [Az MTI 2001.09.11-én kelt közleménye.] *USA-terrorcselekmények - események -
NAPI ÖSSZEFOGLALÓ*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.11.17.)
- MTI: USA-terrorcselek-
mények - leszállt a Malév
gép Kanadában. — [Az MTI 2001.09.11-én kelt közleménye.] *USA-terrorcselekmények - leszállt a
Malév gép Kanadában*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.11.17.)
- MTI: USA-terrorcselekmé-
nyek - Malév pontosítás,
törlik az izraeli járatot. — [Az MTI 2001.09.11-én kelt közleménye.] *USA-terrorcselekmények - Malév pon-
tosítás, törlik az izraeli járatot*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.11.17.)
- MTI: Változások a Malév já-
ratokon. — [Az MTI 1990.08.03-án kelt közleménye.] *Változások a Malév járatokon*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Vámfogások: „illato-
zó” szardínia. — [Az MTI közleménye.] Vámfogások: „illatozó” szardínia. *Új Magyarország*, IV.
évf. (1994) 128. sz. (június 3.) 5. p. HU ISSN 1215-0185
- MTI: Vasárnap reggeltől
újra megnyílt a Ferihegyi
1-es. — [Az MTI 2009.01.25-én kelt közleménye.] *Vasárnap reggeltől újra megnyílt a
Ferihegyi 1-es*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.11.)
- MTI: Vitéz Imrédy Béla
miniszterelnök és Kánya
Kálmán...] *M. T. I.*, 1938. szeptember 20-ai 41. kiadás (21:05) 1–2.
p.
- MTI: Vulkánkitörés - Hama-
rabb ér Magyarország fölé
a hamufelhő. — [Az MTI 2010.04.16-án kelt közleménye.] *Vulkánkitörés - Hamarabb ér Magyar-
ország fölé a hamufelhő*.
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)

- MTI: Vulkánkitörés - Ismét korlátozzák a repülést a magyar légtérben.* — [Az *MTI* 2010.04.19-én kelt közleménye.] *Vulkánkitörés - Ismét korlátozzák a repülést a magyar légtérben.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Vulkánkitörés - Üresek a ferihegyi várók, a MÁV bővíti a szolgáltatását.* — [Az *MTI* 2010.04.17-én kelt közleménye.] *Vulkánkitörés - Üresek a ferihegyi várók, a MÁV bővíti a szolgáltatását.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.08.03.)
- MTI: Washingtonba utazott a magyar kormányküldöttség.* — [Az *MTI* közleménye.] LÁ.–MI.: Washingtonba utazott a magyar kormányküldöttség. *M. T. I.*, 1946. június 8-ai 23–24. kiadás (09:50; 09:55)
- MTI: WTC-robbantás - Visszafordul a Malév New York-i és torontói járata.* — [Az *MTI* 2001.09.11-én kelt közleménye.] *WTC-robbantás - Visszafordul a Malév New York-i és torontói járata.*
Web: <http://archiv1988tol.mti.hu/> (megtekintve: 2016.11.17.)
- MTI-hvg.hu: Felfüggeszti Hurghadába tartó járatait a Wizz Air.* — [Az *MTI-hvg.hu* közleménye.] *Felfüggeszti Hurghadába tartó járatait a Wizz Air.* [A hvg.hu *MTI* közleményére épülő, 2015.11.19-én 13:03-kor utoljára frissített beszámolója.]
Web: https://hvg.hu/kkv/20151119_Felfuggeszti_Hurghadaba_tarto_jaratait_a (megtekintve: 2019.01.22. 14:00)
- MOZGÓKÉP-FELVÉTEL**
- BOKOR – FEHÉRI** — BOKOR László – FEHÉRI Tamás: I. Hailé Szelasszié Magyarországon. Filmhíradó-tudósítás
Web: <http://www.britishpathe.com/video/emperor-of-ethiopia-haile-selassie-in-hungary> (megtekintve: 2016. 03.11., 14:00)
- FEHÉRI – FIFILINKA** — FEHÉRI Tamás – FIFILINKA József: Kínai kormányküldöttség Magyarországon. *Magyar Filmhíradó* (mozgóképtudósítás), 4. sz. (1957. január)
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=13203> (megtekintve: 2017.01.16., 23:00)
- Mafirt Heti Hírek* 8. — Háborús főbűnösök hazahozatala. *Mafirt Heti Hírek* (mozgóképtudósítás) 8. sz. (1945 október)
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=5940> (megtekintve: 2016.02.14., 20:00)
- Magyar Filmhíradó* 15. — [Cím nélkül.] *Magyar Filmhíradó* 1958. évi 15. sz. (1958. április 2. szerda)
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=13868> (megtekintve: 2017.01.16., 23:30)
- Magyar Filmhíradó* 16. — Emlékeztető napok. *Magyar Filmhíradó* 1958. évi 16. sz.
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=13871> (megtekintve: 2017.01.16., 23:30)
- Magyar Filmhíradó* 19. — Nasszer átutazása Magyarországon. *Magyar Filmhíradó* 1958. évi 19. sz.
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=13908> (megtekintve: 2017.01.16., 23:50)
- Magyar Filmhíradó* 26. — A Német Demokratikus Köztársaság kormányküldöttsége Budapesten. *Magyar Filmhíradó* 1950. évi 26. sz. (1950. június)
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=10350> (megtekintve: 2016.03.12., 15:00)
- Magyar Filmhíradó* 30. — Megsegítjük Koreát. *Magyar Filmhíradó* 1950. évi 30. sz. (1950. július)
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=10350> (megtekintve: 2016.03.12., 15:00)
- Magyar Híradó* 174. sz. — Holland-Batáviai repülőexpedíció átutazóban érinti Budapestet. *Magyar Világhíradó* (mozgóképtudósítás), 634. sz. (1936. április)
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=8703> (megtekintve: 2017.01.24., 23:30)
- Mafirt Krónika* 7. — Hazaérkeztek Moszkvából a magyar gazdasági szakminiszterek. *Mafirt Krónika* (mozgóképtudósítás) 7. sz. (1945. augusztus)
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=6005> (megtekintve: 2015.11.30., 14:00)
- Mafirt Krónika* 10. — Az Amerikai Egyesült Államokból megérkezett a háborús bűnösök második szállítmánya. *Mafirt Krónika* (mozgóképtudósítás) 10. sz. (1945. október)
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=6037> (megtekintve: 2016.02.14., 20:00)
- Mafirt Krónika* 30. — Hazaérkezett külföldről kormányküldöttségünk. *Mafirt Krónika* (mozgóképtudósítás) 30. sz. (1946. július)
Web: <http://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=6175> (megtekintve: 2015.11.30., 14:00)

- Mafirt Krónika* 83. — A szovjet Torpedo és a hazai Vasas futballmérkőzése Budapesten. *Mafirt Krónika* (mozgóképfelvételek) 83. sz. (1947. augusztus)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6497> (megtekintve: 2015.12.04., 14:00)
- Magyar Világhíradó* 634. sz. — Halvaden Koht norvég miniszter és Tachir pasa, az egyiptomi Aeroklub elnöke Budapesten. *Magyar Világhíradó* (mozgóképfelvételek), 634. sz. (1936. április)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=1834> (megtekintve: 2016.03.18., 23:00)
- Magyar Világhíradó* 635. sz. — Az első Amsterdam-Budapesti repülőgép a mátyásföldi repülőtéren. *Magyar Világhíradó* (mozgóképfelvételek), 635. sz. (1936. április)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=1842> (megtekintve: 2015.08.10., 20:00)
- Magyar Világhíradó* 657. sz. — Neurath német külügyminiszter és dr. Göbbels propagandaminiszter a Mátyásföldi repülőtéren. *Magyar Világhíradó* (mozgóképfelvételek), 657. sz. (1936. szeptember)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2020> (megtekintve: 2016.03.18., 22:00)
- Magyar Világhíradó* 662. sz. — Schmidt Guido osztrák külügyi államtitkár Budapesten. *Magyar Világhíradó* (mozgóképfelvételek), 662. sz. (1936. október)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2058> (megtekintve: 2016.03.18., 23:00)
- Magyar Világhíradó* 695. sz. — Neurath báró német birodalmi külügyminiszter Magyarországon. *Magyar Világhíradó* (mozgóképfelvételek), 695. sz. (1937. július)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2350> (megtekintve: 2016.03.18., 22:00)
- Magyar Világhíradó* 912. sz. — Olasz- és horvátországi légi járat. *Magyar Világhíradó* (mozgóképfelvételek), 912. sz. (1941. augusztus)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=4324> (megtekintve: 2015.11.18., 14:00)
- Magyar Világhíradó* 1022. sz. — Repülőmodell-verseny a Ferihegyi Reptéren. *Magyar Világhíradó* (mozgóképfelvételek), 1022. sz. (1943. szeptember)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=5163> (megtekintve: 2015.12.12., 13:00)
- Magyar Világhíradó* 1029. sz. — A ferihegyi gyorsforgalmi út átadása. *Magyar Világhíradó* (mozgóképfelvételek), 1029. sz. (1943. november)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=5524> (megtekintve: 2015.11.18., 14:00)
- TAHIN — TAHIN Miklós: Red Arrows Ferihegyen VHS. című mozgóképfelvétele
Web: https://www.youtube.com/watch?v=uB_nE5HYH-Hk (megtekintve: 2016.07.28. 22:30)
- UMFI Magyar Filmhíradó* 32. Ferencváros–Roubaix labdarúgó-mérkőzés. — Ferencváros–Roubaix labdarúgó-mérkőzés. *UMFI Magyar Filmhíradó* (mozgóképfelvételek), 32. sz. (1948. október)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6920> (megtekintve: 2016.02.13., 14:00)
- UMFI Magyar Filmhíradó* 32. Külföldi tenyészállatok érkezése. — Külföldi tenyészállatok érkezése. *UMFI Magyar Filmhíradó* (mozgóképfelvételek), 32. sz. (1948. október)
Web: <http://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=6917> (megtekintve: 2017.01.16., 23:00)

VILÁGHÁLÓS HIVATKOZÁSOK

- 14 Malév Boeing végleg elrepült Ferihegyről.* — [A szerző ismertetése nélkül, az AIRportal.hu beszámolója.] *14 Malév Boeing végleg elrepült Ferihegyről.*
Web: <http://www.airportal.hu/spotter-forum/viewtopic.php?f=32&t=6582> (megtekintve: 2012.02.04., 23:00)
- 14,5 %-os rekord mértékű növekedés a budapesti repülőtéren 2017-ben.* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *14,5 %-os rekord mértékű növekedés a budapesti repülőtéren 2017-ben.*
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenye/k/14_5_os_rekord_merteku_novekedes_a_budapesti_repuloteren_2017_ben.html (megtekintve: 2018.01.29. 23:00)
- 32 járatral tér vissza Budapestre a Ryanair.* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *32 járatral tér vissza Budapestre a Ryanair.*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/32-jarattal-ter-vissza-budapestre-a-ryanair-9390.html (megtekintve: 2012.03.14. 19:30)

- 60 milliós kokainszállítmány. — [A szerző ismertetése nélkül, az *ORFK Kommunikációs Szolgálatának* közleménye.] *60 milliós kokainszállítmány.* [2019.02.13-a 12:07-kor közzétett közlemény a police.hu világhálós oldalon.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/bunugyek/60-millios-kokainszallitmany#4> (megtekintve: 2019.02.14. 21:00)
250. ezredik WizzaAir utast köszöntötték. — [A szerző ismertetése nélkül, 2014.11.12-e 17:22:00-kor közzétett világhálós közlemény.] *250. ezredik WizzaAir utast köszöntötték.*
Web: <http://www.debreceairport.com/index.php/hirek/48> (megtekintve: 2018.06.23. 18:20)
- 2016/S 085-150051 — 2016/S 085-150051 Magyarország-Budapest: Repülőtéri épületek kivitelezése. Ajánlati/részvételi felhívás – Közszolgáltatások. Építési beruházás.
Web: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:150051-2016:TEXT:HU:HTML&tbl=1> (megtekintve: 2016.06.02. 22:00)
- A Budapest Airport felkészült az észak-olaszországi járatok szűrésére is. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *A Budapest Airport felkészült az észak-olaszországi járatok szűrésére is.* [2020.02.24-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozmenyek/a_budapest_airport_felkeszult_az_eszak_olaszorszagi_jaratok_szuresere_is.html (megtekintve: 2020.02.24. 21:30)
- A Budapest Airport felkészült a koronavírus-válság kezelésére. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *A Budapest Airport felkészült a koronavírus-válság kezelésére.* [2020.03.19-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozmenyek/a_budapest_airport_felkeszult_a_koronavirus_valsg_kezelesere.html (megtekintve: 2020.03.20. 17:00)
- A Budapest Airport üdvözlí a Wizz bakui járatnyitását. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *A Budapest Airport üdvözlí a Wizz bakui járatnyitását.*
Web: <http://www.bud.hu/a-budapest-airport-udvozli-a-wizz-baku-i-jaratnyitatas-13376.html> (megtekintve: 2016.06.02. 23:00)
- A debreceni repülőtérén fogták el. (2018.04.09.) — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőrfőkapitányság közleménye.] *A debreceni repülőtérén fogták el.* [2018.04.09-e 13:46-kor, a police.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/a-debrece-repuleren-fogtak-el> (megtekintve: 2019.07.18. 23:00)
- A debreceni repülőtérén fogták el. (2018.08.17.) — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőrfőkapitányság közleménye.] *A debreceni repülőtérén fogták el.* [2018.08.17-e 10:47-kor, a police.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/a-debrece-repuleren-fogtak-el-0> (megtekintve: 2019.07.18. 23:00)
- A debreceni repülőtérén fogták el. (2019.05.28.) — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőrfőkapitányság közleménye.] *A debreceni repülőtérén fogták el.* [2019.05.28-e 10:00-kor, a police.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/a-debrece-repuleren-fogtak-el-1> (megtekintve: 2019.07.18. 23:00)
- A drogot is kiszűri a debreceni repülőtér új poggyászszerőntene. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] *A drogot is kiszűri a debreceni repülőtér új poggyászszerőntene.* [2012.07.19-e 12:01-kor, a dehir.hu világhálós oldalon közzétett és 2012. 07.20-a 08:24-kor frissített világhálós közlemény.]
Web: <http://www.dehir.hu/debrece/a-drogot-is-kiszuri-a-debrece-ni-repuleren-uj-poggyaszrontene/2012/07/19/> (megtekintve: 2018.06.24. 16:30)
- A Fővárosi Bíróság elrendelte a Malév felszámolását. — [*MTI* közlemény.] *A Fővárosi Bíróság elrendelte a Malév felszámolását.*
Web: <http://www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/a-fovarosi-birosag-elrendelte-a-malev-felszamolasat-368900> (megtekintve: 2012.02.16., 15:00)
- A Green Travel leállította az észak-ciprusi chartert, Antalyát ajánlanak helyette. — [*A Green Travel leállította az észak-ciprusi chartert, Antalyát ajánlanak helyette.* [2016.08.21-e 11:34-kor közzétett, elsősorban a Green Travel utazási iroda közleményét tartalmazó beszámoló.]
Web: http://turizmusonline.hu/utazasirodak/cikk/a_green_travel_leallította_az_eszak_ciprusi_chartert_antalyat_ajánlanak_helyette (megtekintve: 2019.01.22. 22:00)
- A LOT fejleszti budapesti elosztó központját – új járatok indulnak szeptembertől. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *A LOT fejleszti budapesti elosztó központját – új járatok indulnak szeptembertől.* [2019.07.31-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozmenyek/a_lot_fejleszti_budapesti_elosztó_központját_új_jaratok_indulnak_szeptembertől.html (megtekintve: 2019.08.13. 17:30)

- A magyar államfőnek egy „ordító egér” jutott. — [A szerző ismertetése nélkül.] *A magyar államfőnek egy „ordító egér” jutott.*
Web: <http://www.hirado.hu/2016/05/14/a-magyar-allamfonek-egy-ordito-eger-jutott/> (megtekintve: 2017. 03.09. 22:20)
- A Magyar Királyi Honvéd Légierő Repülő Kísérleti Intézetének épületei. — [A szerző ismertetése nélkül.] *A Magyar Királyi Honvéd Légierő Repülő Kísérleti Intézetének épületei.*
Web: <https://kepesrepules.wordpress.com/2014/07/29/a-magyar-kiralyi-honved-legierok-repulo-kiserleti-intezetenek-epuletei-12/> továbbá <https://kepesrepules.wordpress.com/2014/09/11/a-magyar-kiralyi-honved-legiero-repulo-kiserleti-intezetenek-epulete-22/> (megtekintve: 2018.06.06. 23:00)
- A Magyar Honvédség repülőgépeivel utazott Izraelbe Orbán Viktor. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *A Magyar Honvédség repülőgépeivel utazott Izraelbe Orbán Viktor.*
Web: <https://magyaridok.hu/belfold/a-magyar-honvedseg-repulogepeivel-utazott-izraelbe-orban-viktor-3310691/> (megtekintve: 2019.01.09. 08:30)
- A Ryanair megérkezett Budapestre. — [A szerző ismertetése nélkül, a netkoffer.hu 2012.10.31-én közzétett világhálós közleménye.] *A Ryanair megérkezett Budapestre.*
Web: <http://netkoffer.hu/ryanair-megerkezett-budapestre/> (megtekintve: 2018.12.08. 14:30)
- A Wizz Air új Budapest-Szófia útvonalat indít. — [A szerző ismertetése nélkül.] *A Wizz Air új Budapest-Szófia útvonalat indít.*
Web: https://wizzair.com/hu-HU/about_us/news/wizzhu166 (megtekintve: 2016.06.02. 22:30)
- ÁDÁM — ÁDÁM Viktor: *Vége a Malév jekatyerinburgi járatának.* [2004.09.13-a 14:09-kor közzétett bővített beszámoló.]
Web: https://www.napi.hu/magyar_vallalatok/vege_a_malev_jekatyerinburgi_jarata_nak_bovitett_216649.html (megtekintve: 2019.01.13. 23:30)
- Áder János másfél hónap alatt többször repült különlegéppel. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Áder János másfél hónap alatt többször repült különlegéppel.*
Web: <http://www.origo.hu/gazdasag/20150717-ader-janos-utazas-kulongep-62-millio-forint.html> (megtekintve: 2017.03.09. 22:20)
- Antonov AN-26 Curl. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Antonov AN-26 Curl.*
Web: <http://www.hunaf.hu/rovatok/fegyverek/an26/an26/> (megtekintve: 2017.07.21. 23:00)
- Automatizált határellenőrzés – eGate a repülőtéren. — [A szerző ismertetése nélkül, az ORFK Kommunikációs Szolgálat közleménye.] *Automatizált határellenőrzés – eGate a repülőtéren.* [2014.06.05-e 13:30-kor, a police.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/automatizalt-hatarellenorzes-egate-a#2> (megtekintve: 2020.02.05. 22:00)
- Az I. Terminál utolsó munkanapja. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Az I. Terminál utolsó munkanapja.*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/az-1.-terminal-utolso-munkanapja-10115.html (megtekintve: 2012.07.12., 23:10)
- Az Emirates napi dubaji járatát ünnepli a Budapest Airport. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Az Emirates napi dubaji járatát ünnepli a Budapest Airport.*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/az-emirates-napi-dubaji-jaratat-unnepli-a-budapest-airport-15638.html (2014.12.30. 10:15: 27 keltezésű közlemény; megtekintve 2015.12.17., 22:00)
- Az Iszlám Állam egyik tagját vette őrizetbe... — [A szerző ismertetése nélkül, Magyarország Ügyészségének közleménye.] *Az Iszlám Állam egyik tagját vette őrizetbe és hallgatja ki gyanúsítottként a Fővárosi Nyomozó Ügyészség.* [2019.03.22-e 13:33-kor, az ugyeszseg.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <http://ugyeszseg.hu/az-iszlam-allam-egyik-tagjat-vette-orizetbe-es-hallgatja-ki-gyanusitottkent-a-fovarosi-nyomozo-ugyeszseg/> (megtekintve: 2019.07.18. 22:30)
- BABOS: Nem csak nyáron repülnének Pogányból. — BABOS Attila: *Nem csak nyáron repülnének Pogányból.* (2011. 07.03.; *Dunántúli Napló*)
Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/nem-csak-nyaron-repulnenek-poganybol-387048> (megtekintve: 2016.07.23. 22:20)
- BABOS: Nem lesz nyári charter a pogányi reptérről. — BABOS Attila: *Nem lesz nyári charter a pogányi reptérről.* (2014.03.12.; *Dunántúli Napló*)
Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/nem-lesz-nyari-charter-a-poganyi-repterről-543086> (megtekintve: 2016.07.23. 22:20)
- Barabás - Helikopter segítette az embercsempész elfogását. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] *Barabás - Helikopter segítette az embercsempész elfogását.* [2009.09.13-a 10:00-kor, a nyi10001.megacp.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <https://www.nyi10001.megacp.hu/node/35963> (megtekintve: 2019.06.27. 17:00)

- BATKA — BATKA Zoltán: *Nem repül olcsóbban Orbán*. [Népszava]
Web: https://nepszava.hu/3004663_nem-repul-olcsobban-orban (megtekintve: 2018.09.11. 22:30)
- BECKER – JANSSEN — BECKER, Joachim Wilhelm Josef – JANSSEN, Heinz Hermann: *Space Facts* című világhálós oldal (*Manned*) *Spaceflights* című aloldal küldetés-összefoglalói
Web: <http://www.spacefacts.de/english/flights.htm> (megtekintve: 2016.06.21. 22:00 és 2019.12.04. 21:30)
- BERTA: *Japán-Budapest: újraindulhatnak a charter járatok?!* — BERTA Bálint [Bbalint]: *Japán-Budapest: újraindulhatnak a charter járatok?!* (2016.05.21.)
Web: http://budflyer.blog.hu/2016/05/21/japan-budapest-ujraindulhatnak_a_charter_jaratok (megtekintve: 2016.08.07. 23:00)
- BERTA: *Visszatért az orosz UTair Sármellékre!* — BERTA Bálint [Bbalint]: *Visszatért az orosz UTair Sármellékre!* (2016.07.12.)
Web: http://budflyer.blog.hu/2016/07/12/vis_szatert_az_orosz_utair_sarmellekre (megtekintve: 2016.07.28. 10:00)
- BG — BG: Orbán Viktor a titokzatos katonai géppel repülhetett Brazíliába. [2019.01.01. 17:14-kor közzétett beszámoló, eredeti változat]
Web: https://index.hu/gazdasag/2019/01/01/orban_viktor_a_titokzatos_katonai_gepel_repult_braziliba/ (megtekintve: 2019.01.09. 09:00)
- BGA — BGA: *Budapest Airport-vezér: a veszteségünk minden nap 99 százalék feletti*. [2020.04.29-én, a novekedes.hu világhálós oldalon közzétett riport.]
Web: <https://novekedes.hu/interju/budapest-airport-vezer-a-vesztesegunk-minden-nap-99-szazalek-feletti?fbclid=IwAR2lrX6ygKIYfFQuhe7WGBHf5AtPzD2IRAXFj07UdI72S2-pE6w7sgcGrTQ> (megtekintve: 2020.04.29. 21:30)
- Bombafenyegetés miatt riasztották a Magyar Honvédség Gripenjeit.* — [A szerző ismertetése nélkül, az MTI közleményén alapuló sonline.hu közlemény.] *Bombafenyegetés miatt riasztották a Magyar Honvédség Gripenjeit*. [2017.10.12-e 13:07-kor, az sonline.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: <https://www.sonline.hu/orszag-vilag/bombafenyegetes-miatt-riasztottak-magyar-honvedseg-gripenjeit-862845/> (megtekintve: 2019.07.21. 23:50)
- Bővítik és megújítják a debreceni repülőtér várótermeit – fotókkal.* — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] *Bővítik és megújítják a debreceni repülőtér várótermeit – fotókkal*. [2018.11.21-e 14:30-kor, a dehir.hu világhálós oldalon közzétett és 14:33-kor frissített beszámoló.]
Web: <http://www.dehir.hu/debrecen/bovitik-es-megujitjak-a-debreceni-repuloter-va-rotermeit/2018/11/21/> (megtekintve: 2019.01.22. 15:30)
- Bővül a Magyar Honvédség repülőgépflojtája.* — [A szerző ismertetése nélkül.] *Bővül a Magyar Honvédség repülőgépflojtája*.
Web: https://honvedelem.hu/cikk/111737_bovult_a_magyar_honvedseg_repulogepflojtaja (megtekintve: 2018.09.11. 23:00)
- BUD Cargo City: Kelet-Közép Európa cargo kapuja.* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *BUD Cargo City: Kelet-Közép Európa cargo kapuja*. [2019.11.21-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/bud_cargo_city_kelet_kozep_europa_cargo_kapuja.html (megtekintve: 2019.11.26. 22:00)
- Budapest Airport: újabb járatok télen-nyáron!* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Budapest Airport: újabb járatok télen-nyáron!* [2018.10.03-án, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/budapest_airport_ujabb_jaratok_telen_nyaron.html (megtekintve: 2018.10.31. 15:30)
- Budapest-Nis járatot indított az Air Serbia.* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Budapest-Nis járatot indított az Air Serbia*. [2019.08.02-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/budapest_nis_jaratot_inditott_az_air_serbia.html (megtekintve: 2019.08.13. 17:00)
- Budapesten szakította meg útját az Air India Dreamlinere.* — [A szerző ismertetése nélkül, az AIRportal.hu beszámolója.] *Budapesten szakította meg útját az Air India Dreamlinere*. [2015.01.22-én közzétett beszámoló.]
Web: <https://airportal.hu/budapesten-szakitotta-meg-utjat-az-air-india-dreamlinere/> (megtekintve: 2019.01.22. 21:30)
- Budapestre érkezett az első Emirates Boeing777-es.* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Budapestre érkezett az első Emirates Boeing777-es*. [2015.12.15. 16:23:01-kor a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/budapestre-erkezett-az-elso-emirates-boeing777-es-19194.html (megtekintve 2015.12.17., 22:00)
- Budapestre nyit közvetlen járatot az Air Algerie.* — [A szerző ismertetése nélkül, az AIRportal.hu beszámolója.] *Budapestre nyit közvetlen járatot az Air Algerie*.

- Web: <http://www.airportal.hu/ap/viewtopic.p hp?t=32843> (megtekintve: 2016.06.06. 22:00)
- BUTSI – DARABOS — BUTSI István – DARABOS Erika: *Bemutatták a Magyar Honvédség Airbus A319-es repülőgépeit.*
Web: <https://www.jetfly.hu/mh-59.-kecskemet/bemutattak-a-magyar-honvedseg-airbus-a319-es-repuloget> (megtekintve: 2018.09.11. 22:30)
- Chicago-Budapest járatot indít az American Airlines. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Chicago-Budapest járatot indít az American Airlines.* [2019.08.08-án, a bud.hu világhálós oldalon közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/chicago-budapest-jaratot-indit-az-american-airlines.html (megtekintve: 2019.08.13. 17:30)
- Chopin Airport bids farewell to the 2015 year... — [A szerző ismertetése nélkül.] *Chopin Airport bids farewell to the 2015 year with milesone of 11.2 million passangers handled.*
Web: <https://www.lotnisko-chopina.pl/en/news/0/225/szczegoly.html> (megtekintve: 2017.02.27. 23:30)
- Debrecenben landolt a Wizz Air több Budapestre tartó járata. — [A szerző ismertetése nélkül, a dehir.hu 2012.12.07-e 17:39-kor közzétett és 2012.12.08-a 13:15-kor frissített világhálós közleménye.] *Debrecenben landolt a Wizz Air több Budapestre tartó járata.*
Web: <http://www.dehir.hu/debrecen/debrecenben-landolt-a-wizz-air-egyik-budapest-re-tarto-jarata/2012/12/07/> (megtekintve: 2018.06.24. 17:00)
- DIÓSZEGI — DIÓSZEGI József: *Éjjeli Malév-járat Athénba és Sármellékre, olcsóbban.* [2005.04.20-a 16:21-kor közzétett világhálós tudósítás.]
Web: https://www.napi.hu/magyar_vallalatok/ejjeli-malev-jarat-athenba-es-sarmellekre-olcsobban.244057.html (megtekintve: 2018.06.24. 19:00)
- DUNAI — DUNAI Imre: *Megjött az első bécsi légijárat.* (2006.03.27.; Dunántúli Napló)
Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/megjott-elso-becsi-legijarat-38451> (megtekintve: 2016.07.23. 22:00)
- DZSUBÁK — DZSUBÁK Tamás: *Nagy újítás a ferihegyi repülőtéren - így fog működni.* [2019.02.13-a 13:35-kor közzétett beszámoló az infostart.hu világhálós oldalon.]
Web: <https://infostart.hu/belfold/2019/02/13/nagy-ujitas-a-a-ferihegyi-repuloteren-igy-fog-mukodni> (megtekintve: 2019.02.14. 21:20)
- Egy nőt elfogtak, egy férfit köröznak... — [A szerző ismertetése nélkül, az MTI hírét feldolgozó szerkesztőségi beszámoló.] *Egy nőt elfogtak, egy férfit köröznak a reptéren talált veszélyes kábítószer miatt.* [2018.09.22-e 20:58-kor közzétett és 2018.09.24-e 14:35-kor frissített beszámoló a hvg.hu világhálós oldalon.]
Web: https://hvg.hu/ele/20180922_Egy_not_elfogtak_egy_ferfit_koroznek_a_veszelyes_repteren_talalt_kebitoszer_miatt (megtekintve: 2019.03.21. 22:30)
- Egyre több a szabálysértő drónreptetés. — [A szerző ismertetése nélkül, a HungaroControl Zrt. közleménye.] *Egyre több a szabálysértő drónreptetés.* [2019.01.18-án, a HungaroControl Zrt. világhálós oldalán közzétett beszámoló.]
Web: <https://www.hungarocontrol.hu/sajtoszoba/hirek/%20Egyre%20t%C3%B6bb%20a%20szab%C3%A1lys%C3%A9rt%C5%91%20dr%C3%B3nreptet%C3%A9s> (megtekintve: 2019.10.17. 11:00)
- Egyre többen veszik fel a munkát Ferihegyen - tovább javul a helyzet a reptetőtéren. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Egyre többen veszik fel a munkát Ferihegyen - tovább javul a helyzet a reptetőtéren.*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/egyre-tob-ben-veszik-fel-a-munkat-ferihegyen-&-8211;-tovabb-javul-a-helyzet-a-repuloteren-620.html (megtekintve: 2016.08.11. 23:00)
- Elindult a Wizz Air Budapest-Bukarest járata. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Elindult a Wizz Air Budapest-Bukarest járata.*
Web: <https://wizzair.com/hu-hu/informaciok-es-szolgaltatasok/bemutakozas/hirek/2016/09/22/elindult-a-wizz-air-budapest-bukarest-j%C3%A1rata#/> (megtekintve: 2018.10.01. 23:00)
- Elindult az első Szöul-Budapest cargo járat. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Elindult az első Szöul-Budapest cargo járat.* [2020.02.21-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/elindult-az-elso-szoul-budapest-cargo-jarat.html (megtekintve: 2020.02.22. 23:00)
- Elszállt a Malév utolsó gépe is. — [A szerző ismertetése nélkül. Index] *Elszállt a Malév utolsó gépe is.*
Web: <http://index.hu/gazdasag/magyar/2012/02/06/elszallt-a-malev-utolso-gepe-is/> (megtekintve: 2012.02.06., 19:50)
- Elszállt az utolsó osztrák gép Pogányról. — [A szerző ismertetése nélkül, a bama.hu közleménye.] *Elszállt az utolsó osztrák gép Pogányról.* [2006.11.10-én 19:25-kor közzétett közlemény.]

- Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/ elszallt-az-utolso-osztrak-gep-poganyrol-56394> (megtekintve: 2016.07.23. 22:00)
- Európában elsőként a HungaroControl vezeti be... — [A szerző ismertetése nélkül, HungaroControl Zrt. közleménye.] *Európában elsőként a HungaroControl vezeti be a szabad légtérhasználat leghatékonyabb verzióját.* [2015.02.05-én, a hungarocontrol.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.] Web: <https://www.hungarocontrol.hu/sajtoszoba/hirek/hungarian-free-route-airspace> (megtekintve: 2020.01.21. 23:00)
- Ezzel a fapadossal utazik Orbán. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Ezzel a fapadossal utazik Orbán.* Web: <http://www.blikk.hu/aktualis/politika/ezzel-a-fapadossal-utazik-orban/4fjbkrb> (megtekintve: 2017.03. 09. 22:20)
- Felelőtlen drónozók veszélyeztették a légiforgalmat. — [A szerző ismertetése nélkül, a HungaroControl Zrt. közleménye.] *Felelőtlen drónozók veszélyeztették a légiforgalmat.* [2019.10.16-án, a HungaroControl Zrt. világhálós oldalán közzétett beszámoló.] Web: <https://www.hungarocontrol.hu/sajtoszoba/hirek/felelotlen-dronozok-veszelyeztetek-a-legiforgalmat> (megtekintve: 2019.10.17. 11:00)
- Folytatódik a haderőfejlesztés... — [A Honvédelmi Minisztérium közleménye.] *Folytatódik a haderőfejlesztés – újabb repülőgéppel bővül a Magyar Honvédség légiflottája.* Web: https://honvedelem.hu/cikk/113761_folytatodik_a_haderofejlesztes_-_ujabb_repulogeppelel_bovul_a_magyar_honvedseg_legiflottaja (megtekintve: 2019.01.09. 08:00)
- FÖLDESI: Hosszútávú Malév-álmok: 20 éve indult az Il-62-es charter. — FÖLDESI László: *Hosszútávú Malév-álmok: 20 éve indult az Il-62-es charter.* Web: <http://iho.hu/hir/hosszutavu-malev-almok> (megtekintve: 2016.08.07., 22:50)
- FÖLDESI: Szárnyaszegetten Ferihegyen: a koreai 54-es esete. — FÖLDESI László: *Szárnyaszegetten Ferihegyen: a koreai 54-es esete.* Web: <http://iho.hu/hir/szarnyszegetten-ferihegyen-a-koreai-54-es-esete-111107> (megtekintve: 2015.12.31., 15:00)
- GÁL — GÁL Tamás: Vitéz Hány László Vegyes Repülőosztály – Tököl. [1996-ban készült összeállítás.] Web: <http://mm.iit.uni-miskolc.hu/Data/Winx/units/tokol.html> (megtekintve: 2019.12.22. 22:00)
- GALAMBOS — GALAMBOS Márton: *Az American Airlines megszűnteti budapesti járatát.* Web: <http://www.origo.hu/gazdasag/20120208-az-american-airlines-megszunteti-budapesti-jaratat.html> (megtekintve: 2016.07.28. 22:00)
- Gazdag téli utazási kínálat meglepetések nélkül. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Gazdag téli utazási kínálat meglepetések nélkül.* (2005.12.15-ei keltezésű cikk.) Web: http://www.turizmusonline.hu/tt_reflektor/cikk/gazdag_teli_kiutazasi_kinalat_meglepetesek_nelkul (megtekintve: 2016.08.07. 22:00)
- Gyanúsak voltak a bőröndök. — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság 2017. 04.17-e 09:20-kor kelt közleménye.] *Gyanúsak voltak a bőröndök.* Web: <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/gyanasak-voltak-a-borondok> (megtekintve: 2017.08.01., 23:00)
- Hamis személyivel akartak Londonba repülni. — [A szerző ismertetése nélkül, Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság közleménye.] *Hamis személyivel akartak Londonba repülni.* [2019.12.28-án, a police.hu világhálós oldalon 11:47-kor közzétett közlemény.] Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/hamis-szemelyivel-akartak-londonba-repulni> (megtekintve: 2019.12.30. 22:00)
- Hamis személyivel próbálkoztak a reptéren. — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság közleményének átvétele.] *Hamis személyivel próbálkoztak a reptéren.* (2016.01.21., 15:58; HajdúOnline) Web: <http://www.haon.hu/hamis-szemelyivel-probalkoztak-a-repterem/2992012> (megtekintve: 2017.08.01., 23:00)
- Hamis útleve. — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőrfőkapitányság közleménye.] *Hamis útleve.* [2019.05.27-e 12:00-kor, a police.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.] Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/hamis-utlevel> (megtekintve: 2019.07.18. 23:20)
- HARTLAUB — HARTLAUB, Peter: *Photos of first SF airport security checkpoints in 1973: 'A sign of the times'.* [San franciscói repülőtér első biztonsági ellenőrző pontjának fényképe 1973-ról: „Az idő egy jele”.] [2019.03.28-án, az www.sfchronicle.com világhálós oldalon közzétett, 2019.03.29-én 16:27-kor frissített beszámoló és képmellékletei.] Web: <https://www.sfchronicle.com/oursf/article/Photos-of-first-SF-airport-security-checkpoints-13722645.php> (megtekintve: 2019.11.23. 23:00)

- Hatalmas különgéppel utazik Orbán Viktor.* — [A szerző ismertetése nélkül.] *Hatalmas különgéppel utazik Orbán Viktor.*
Web: <http://nol.hu/belfold/hatalmas-kulongleppel-utazik-orban-viktor-1525325> (megtekintve: 2017.03.09. 22:00)
- Hétfőtől lép életbe az észak-olaszországi...* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Hétfőtől lép életbe az észak-olaszországi járatokkal kapcsolatos kormányzati intézkedés.* [2020. 02.08-án, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/hetfotol_lep_eletbe_az_eszak_olaszorszagi_jaratokkal_kapcsolatos_kormanyzati_intezkedes.html (megtekintve: 2020.02.10. 11:30)
- Holnaptól változik a Qatar budapesti menetrendje.* — [A szerző ismertetése nélkül, az AIRportal.hu beszámolója.] *Holnaptól változik a Qatar budapesti menetrendje.*
Web: <https://airportal.hu/holnaptol-valtozik-a-qatar-budapesti-menetrendje/> (megtekintve: 2018.10.01. 23:50)
- HungaroControl Éves Jelentés 2017.* — *HungaroControl Éves Jelentés 2017.* 97 p. S. 1., s. a., HungaroControl Zrt.
Web: <https://www.hungarocontrol.hu/download/a941cf0edc766669051abfc40e9bf67f.2017-eves-jelentes.pdf> (megtekintve: 2020.01.21. 22:00)
- Ideiglenesen szünetel a menetrend szerinti légi utasforgalom Sármelléken.* — [A szerző ismertetése nélkül.] *Ideiglenesen szünetel a menetrend szerinti légi utasforgalom Sármelléken.*
Web: http://www.logsped.hu/ryanair_ideiglenes_szunet_sarmelleken.htm (megtekintve: 2017.03.09. 23:00)
- Indul a repülési szezon.* — [A szerző ismertetése nélkül, világhálós közlemény.] *Indul a repülési szezon.*
Web: <http://www.hevizairport.com/hirek/indul-a-repulesi-szezon> (megtekintve: 2018.07.01. 23:30)
- IVÁN: *Jöttek, láttak, győztek – elindula a Wizz Air London-Debrecen járata.* — IVÁN Aurél: *Jöttek, láttak, győztek – elindula a Wizz Air London-Debrecen járata.*
Web: <http://www.dehir.hu/debrecen/leszallt-az-első-wizz-air-jarat-debrecenben/2012/06/18/> (megtekintve: 2017.03.16. 09:30)
- IVÁN: *Protonterápiás műszerről tárgyal Václav Klaus és Kósa Lajos* — IVÁN Aurél: *Protonterápiás műszerről tárgyal Václav Klaus és Kósa Lajos.* [2012.12.05-e 19:02-kor közzétett, 2012.12.05-e 19:14-kor frissített világhálós tudósítás.]
Web: <http://www.dehir.hu/debrecen/protonterapias-muszerrol-targyal-vaclav-klaus-es-kosa-lajos-2012/12/05/> (megtekintve: 2018.06.23. 18:30)
- JÁMBOR — JÁMBOR Gyula: *Újraindul az utasforgalom. Megjötték az orosz turisták a sármelléki repülőtérre.* [A magyaridok.hu 2016.01.07-e 15:50-kor közzétett világhálós tudósítása.]
Web: <https://magyaridok.hu/gazdasag/ujraindul-az-utasforgalom-275041/> (megtekintve: 2018.07.02. 22:30)
- Jelentős fejlesztés: új utasmolót épít a Budapest Airport!* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Jelentős fejlesztés: új utasmolót épít a Budapest Airport!*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/jelentoss-fejlesztes-uj-utasmolot-epit-a-budapest-airport-20375.html (megtekintve: 2016. 02.02. 22:00)
- Jelentősen nőtt a Debreceni Repülőtér utasforgalma 2012-ben.* — [A szerző ismertetése nélkül, 2012.12.07-e 17:22:00-kor közzétett világhálós közlemény.] *Jelentősen nőtt a Debreceni Repülőtér utasforgalma 2012-ben.*
Web: <http://www.debrecenairport.com/index.php/hirek/12> (megtekintve: 2018.06.23. 18:20)
- Jövőre is minden nap lesz Wizz Air-járat London és Debrecen között.* — [A szerző ismertetése nélkül.] *Jövőre is minden nap lesz Wizz Air-járat London és Debrecen között.*
Web: <http://www.dehir.hu/debrecen/jovore-i-s-minden-nap-lesz-wizz-air-jarat-london-es-debrecen-kozott/2014/08/28/> (megtekintve: 2017.03.16. 09:30)
- KAKAS — KAKAS László: *Egy elfelejtett Malév-járat.* (2011.12.07.)
Web: http://aeromagazin.hu/index.php?option=com_k2&view=item&id=363:egy-elfelejtett-mal%C3%A9v-j%C3%A1rat&Itemid=53 (megtekintve: 2018.04.15. 14:00)
- KASZÁS — KASZÁS Endre: *Újra van élet a pogányi reptéren.* (2010.06.23.)
Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/ujra-van-elet-a-poganyi-repteren-312929> (megtekintve: 2016. 07.23. 22:20)
- Kazahsztáni és kínai útból posztolt videókat Orbán Viktor.* — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] *Kazahsztáni és kínai útból posztolt videókat Orbán Viktor.*
Web: <https://www.sonline.hu/ország-vilag/kazahsztani-es-kinai-utjarol-posztolt-vid-eot-orban-viktor-1536433/> (megtekintve: 2019.06.10. 17:00)
- Keddől a repülőtéren sem léphetnek be Magyarországra a külföldi állampolgárok.* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Keddől a repülőtéren sem léphetnek be Magyarországra a külföldi állampolgárok.* [2020.03.17-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek

- /keddtol_a_repuloteren_sem_lephetnek_be_magyarorszagra_a_kulfoldi_allampolgarok.html (megtekintve: 2020.03.18. 09:30)
- Keleti irányból érkezett az illegális migránsokat szállító kisrepülő. — [A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság közleménye.] *Keleti irányból érkezett az illegális migránsokat szállító kisrepülő.* [2018.01.17-e 14:33-kor, a police.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/bunugyek/keleti-iranybol-erkezett-az-illegalis-migransokat> (megtekintve: 2018.01.19. 11:30)
- KGO/376-2/2012 Hévíz isz. — KGO/376-2/2012 Hévíz isz., BENKŐ Attila: *Hévíz-Balaton Airport Kft 2012. I. félévi gazdálkodása, könyvvizsgálói jelentéssel.*
Web: <http://onkormanyzat.heviz.hu/letolt/4921/952> (megtekintve: 2018.06.30. 23:00)
- Kiváló légi kapcsolat Észak-Afrikába: Air Algérie járat indult. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Kiváló légi kapcsolat Észak-Afrikába: Air Algérie járat indult.*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/kivalo-legi-kapcsolat-eszka-kafrikaba-air-algerie-jara-t-indult-22104.html (megtekintve: 2016.09.16. 22:00)
- KOZMA — KOZMA, Annamaria: *100 de ani de la ultimul zbor al lui Aurel Vlaicu.*
Web: http://www.historia.ro/exclusiv_web/general/articol/100-ani-ultimul-zbor-al-lui-aurel-vlaicu (megtekintve: 2015.12.20., 22:00)
- KÖRTVÉLYES — KÖRTVÉLYES Tivadar: *Május 4-én újraindítja a KLM a budapesti járatát.* [2020.04.29-én, az airport.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <https://airport.hu/majus-4-en-ujraindítja-a-klm-a-budapesti-jaratat/> (megtekintve: 2020.04.29. 22:50)
- Közvetlen kapcsolat Szófiával: megérkezett a Bulgária Air új járata. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Közvetlen kapcsolat Szófiával: megérkezett a Bulgária Air új járata.*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/kozvetlen-kapcsolat-szofiaival-megerkezett-a-bulgaria-air-uj-jarata-21097.html (megtekintve: 2016.06.20., 22:00)
- Közvetlen koreai charter - megérkezett az Asiana Airlines. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Közvetlen koreai charter - megérkezett az Asiana Airlines.*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/kozvetlen-koreai-charter-%E2%80%93-megerkezett-az-asiana-airlines-21263.html (megtekintve: 2016.07.29., 15:00)
- [KSH BLFNR 2015. évi éves adat.] — 4.6.10. *Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma országoként (2002–)* [KSH Táblák (Stadat) – Idősoros éves adatok – Szállítás, közlekedés – Légi szállítás.]
Web: http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_odmj0_01.html (megtekintve: 2016.05.12., 14:00)
- Leállították a török charter-járatokat Sármellékről. — [MTI közlemény.] *Leállították a török charter-járatokat Sármellékről.*
Web: <http://nepszava.hu/cikk/1100808-leallitottak-a-torok-charterjaratokat-sarmellekrol> (megtekintve: 2016.07.24., 20:00)
- Leállt a Malév. — [MTI közlemény alapján hvg.hu cikke.] *Leállt a Malév.*
Web: http://hvg.hu/gazdasag/20120203_mal_ev_leallt (megtekintve: 2012.02.03., 18:50)
- Légi támogatás. — [A szerző ismertetése nélkül, az ORFK Kommunikációs Szolgálatának beszámolója.] *Légi támogatás.* [2013.06.20-a 12:45-kor, a police.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/szervezeti-hirek/legi-tamogatas> (megtekintve: 2019.06.27. 17:00)
- Légi úton, illegálisan érkeztek Magyarország területére. — [Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság közleménye.] *Légi úton, illegálisan érkeztek Magyarország területére.*
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/bunugyek/legi-uton-illegalisan-erkeztek-magyarorszag> (megtekintve: 2018.01.19. 11:30)
- Légtérsértő gépeket üldözött a Balaton fölött egy magyar Gripen. — [A szerző ismertetése nélkül, az origo.hu közleménye.] *Légtérsértő gépeket üldözött a Balaton fölött egy magyar Gripen.* [2012.06.30-a 13:48-kor, az origo.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <https://www.origo.hu/itthon/20120630-legterserto-gepeket-uldozott-a-balaton-folott-egy-magyar-gripen.html> (megtekintve: 2019.07.21. 23:50)
- Londonba akart utazni. — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság közleménye.] *Londonba akart utazni.* [2018.07.05-e 12:54-kor, a police.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/londonba-akart-utazni-0> (megtekintve: 2019.07.18. 23:00)
- Londonba utaztak volna. — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság közleménye.] *Londonba utaztak volna.* [2018.02.22-e 10:35-kor, a police.hu világhálós

- oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendesze/t/londonba-utaztak-volna> (megtekintve: 2019.07.18. 22:30)
- M. B. — M. B.: *Életveszélyes a pogányi reptér?* (2010.07.25.)
Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/etleveszelyes-a-poganyi-repter-318743> (megtekintve: 2016.07.23., 22:30)
- MAGÓ — MAGÓ Károly: *Egy különleges roncs kiemelése.*
Web: http://www.repolomuzeum.hu/Roncsku_tatas/TAROM/TAROM.htm (megtekintve: 2015.12.31., 15:00)
- MAGYAR — MAGYAR Réka: *Charternaptár. 2006 nyári szezon.*
Web: http://www.turizmusonline.hu/tt_utaztatasa/cikk/charternap_tar (megtekintve: 2016.08.06., 00:30)
- Malév: 420 charter járat a nyáron. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Malév: 420 charter járat a nyáron.*
Web: <http://www.vg.hu/vallalatok/malev-420-charter-jarat-a-nyaron-178706> (megtekintve: 2016.08.07., 22:30)
- Malév - október végétől téli menetrend. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Malév - október végétől téli menetrend.* (2007.10.09-én kelt cikk.)
Web: http://hvg.hu/plazs/malev_oktober_v_egetol_teli_menetrend (megtekintve: 2016.08.07., 22:30)
- МАРАЕВ: Создание и деятельность управления красного воздушного флота Украины. — МАРАЕВ, В. В.: *Создание и деятельность управления красного воздушного флота Украины.* [МАРАЕВ, В.: Az ukrán vörös légi flotta vezetésének létrehozása és tevékenysége.]
Web: <http://www.info-library.com.ua/libs/statyia/4237-stvorennj-a-ta-dijalnist-upravlinnja-chervonogo-povitranogogo-flotu-ukrayini-sichen-gruden-1919-r.html> (megtekintve: 2017.11.20. 23:00)
- Már bontják a bádögvárost Ferihegyen. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] *Már bontják a bádögvárost Ferihegyen.* [2017.01.09-e 17:56-kor közzétett közlemény a nepszava.hu világhálós oldalon.]
Web: https://nepszava.hu/1117190_mar-bontjak-a-badogvarost-ferihegyen (megtekintve: 2019.02.14. 20:30)
- MÁRKOS — MÁRKOS Imre Örs: *2500 munkahelyet hoz létre egy dél-koreai cég Magyarországon.* [2020.04.05-e 19:10-kor, az origo.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <https://www.origo.hu/gazdasag/20200405-2500-munkahelyet-hoz-letre-egy-d-el-koreai-ceg.html> (megtekintve: 2020.04.05. 21:30)
- Más okmányával akart az országból kilépni. — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság 2016.02.04-e 10:03-kor kelt közleménye.] *Más okmányával akart az országból kilépni.*
Web: <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/mas-okmanyaval-akart-az-orszagbol-kilepni> (megtekintve: 2017.08.01., 23:00)
- Más személyi igazolványával akart elutazni. — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság 2016.03.04-e 09:15-kor kelt közleménye.] *Más személyi igazolványával akart elutazni.*
Web: <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/mas-szemelyi-igazolvanyaval-akart-elutazni> (megtekintve: 2017.08.01., 23:00)
- Másfél millió forint értékű csempész cigit ... — [A szerző ismertetése nélkül, a dehir.hu közleménye.] *Másfél millió forint értékű csempész cigit találtak egy utas poggyászában a debreceni repülőtéren.* [2019.12.11-e 10:17-kor a dehir.hu világhálós oldalon közzétett és 2019.12.11-e 13:28-kor frissített közlemény.]
Web: <https://www.dehir.hu/debrecen/masfel-millio-forint-erteku-csempesz-cigit-talaltak-egy-utas-poggyaszaban-a-debreceni-repuloteren/2019/12/11/> (megtekintve: 2019.12.30. 22:00)
- MÁTÉ: Ralf Schumacher is landolt a pogányi reptéren. — MÁTÉ Balázs: *Ralf Schumacher is landolt a pogányi reptéren.* (2007.09.19.; Dunántúli Napló)
Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/ralf-schumacher-is-landolt-a-poganyi-repteren-94445> (megtekintve: 2016.07.23. 22:30)
- MÁTÉ: Hétezer utas a pogányi repülőtéren. — MÁTÉ: *Hétezer utas a pogányi repülőtéren: távol a vágyott százezer.* (2012.01.11.; Dunántúli Napló)
Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/hetezer-utas-a-poganyi-repteren-tavol-a-vagyott-szazezer-421972> (megtekintve: 2016.07.23. 22:30)
- Megindult a hatósági ellenőrzés a kínai járatokkal érkező utasoknál. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Megindult a hatósági ellenőrzés a kínai járatokkal érkező utasoknál.* [2020.02.21-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: <https://www.bud.hu/budapest-airport/media/hirek/aktualis-sajtokozlomenyek/elindult-az-elso-szoul-budapest-cargo-jarat.html> (megtekintve: 2020.02.01. 21:30)
- Megkezdődött az iráni állampolgárok egészségügyi... — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Megkezdődött az iráni állampolgárok egészségügyi ellenőrzése a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülő-*

- téren. [2020.02.27-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenye_k/megkezdodott_az_irani_allampolgarok_egeszseguyi_ellenorzes_a_liszt_ferenc_nemzetkozi_repuloteren.html (megtekintve: 2020.02.28. 19:30)
- Megnyitott a BUD Cargo City, megérkezett az első óriásgép. — [A szerző ismertetése nélkül, Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Megnyitott a BUD Cargo City, megérkezett az első óriásgép.* [2020.01.06-án, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/megnyitott_a_bud_cargo_city_megerkezett_az_elso_oriasgep.html (megtekintve: 2020.01.07. 22:00)
- Megszűnt a Budapest-Debrecen légijárat. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Megszűnt a Budapest-Debrecen légijárat.* [2006.10.16-án, az origo.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: <http://www.origo.hu/utazas/20061016megszunt.html> (megtekintve: 2020.02.22. 22:30)
- Menetrend szerinti légijárat Debrecen és Budapest között. — [A szerző ismertetése nélkül, a MALÉV Rt. közleménye.] *Menetrend szerinti légijárat Debrecen és Budapest között.*
Web: <http://www.malev.hu/Ceginformaciok/Sajtoszoba/Cikk?Content=/Root/MalevContents/Hu/ceginformaciok/Sajtoszoba/Sajto-kozlomenyek/2006/3/Menetrend-szerinti-legijarat-Debrecen-es-Budapest-kozott> (megtekintve: 2010.10.20. 23:30)
- MÉSZÁROS András — MÉSZÁROS András: *A Malév HA-MOE lajstromjelű Il-18V típusú repülőgépének összes repülőeseménye és repülésbiztonsági rendelkezése.*
Web: http://www.repulomuzeum.hu/Tikultdtek/Meszaros%20Andras/HA-MOE_esemenyek.pdf (megtekintve: 2018.02.28. 09:00)
- MEZŐ: Vitorlázórepülőgéppel a Kárpátok felett. — [MEZŐ György]: *Vitorlázórepülőgéppel a Kárpátok felett.*
Web: <http://www.kekeg.hu/kekeg/kekegstory/bielsko1952.htm> (megtekintve: 2019.12.15. 23:30)
- Mi-8 életképek. — *Mi-8 életképek.* [A fényképfelvétel, valamint ahhoz Győri János és „Nagy Bandi” által jegyzett képfelirat-kiegészítések.]
Web: <http://www.repulomuzeum.hu/ARCHFOTO/Mi-8.htm> (megtekintve: 2016.08.19 22:30)
- Munkavállalói érdekében lemond fizetése egy részéről... — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Munkavállalói érdekében lemond fizetése egy részéről a Budapest Airport menedzsmentje.* [2020.04.02-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/munkavallaloi_erdekeben_lemond_fizetese_egy_reszerol_a_budapest_airport_menedzsmentje.html (megtekintve: 2020.04.03. 17:30)
- Nem volt indokolt a Gripenek riasztása. — [A honvedelem.hu 2018.01.17-e 18:03-kor kelt közleménye.] *Nem volt indokolt a Gripenek riasztása.*
Web: http://www.honvedelem.hu/cikk/67053_nem_volt_indokolt_a_gripenek_riasztasa (megtekintve: 2018.01.19. 11:30)
- NÉMETH Zoltán — NÉMETH Zoltán: *Fogtam egy szerb 21-est.* [A JETfly honlapján, 2008.05.06-a 09:18-kor közzétett beszámoló.]
Web: <https://www.jetfly.hu/regi-jetfly/4652-fogtam-egy-szerb-21-est> (megtekintve: 2019.02.06. 22:30)
- Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Főigazgatóságának története. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Nemzeti Adó- és Vámhivatal Repülőtéri Főigazgatóságának története.*
Web: http://nav.gov.hu/nav/archiv/regio_k/archiv/repuloteri_foigazgatosag/bemutat_kozas_repter/NAV_Repuloteri_Foigaz20150422.html (megtekintve: 2015.12.06.)
- Növeli a járatszámot a TAROM: napi három járat Budapestről Bukarestbe. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Növeli a járatszámot a TAROM: napi három járat Budapestről Bukarestbe.*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/noveli-a-jaratszamot-a-tarom-napi-harom-jarat-budapestrol-bukarestbe-9591.html (megtekintve: 2012.03.14. 19:30)
- NYAKA — NYAKA Szabolcs: *Már charterjárat sem száll fel Pogányból.* [2009.02.21-én a Dunántúli Napló világhálós felületén közzétett beszámoló]
Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/mar-charterjarat-sem-szall-fel-poganybol-213695> (megtekintve: 2016.07.23. 22:40)
- Orosz charter is leszáll Debrecenben. — [A szerző ismertetése nélkül, 2014.09.02-a 17:22:00-kor közzétett világhálós közlemény.] *Orosz charter is leszáll Debrecenben.*
Web: <http://www.debrecenairport.com/index.php/hirek/33> (megtekintve: 2018.06.23. 21:20)
- PÁLFFY — PÁLFFY Anna: *Nem találtak lázas beteget a debreceni repülőtérre érkező éjszakai milánói járaton – videóval.* [2020.02.25-e 13:40-kor, a dehir.hu világhálós oldalon közzétett és 2020.02.25-e 17:07-kor frissített világhálós közlemény.]

- Web: <https://dehir.hu/debrecen/nem-talaltak-lazas-beteget-az-ejs-zakai-a-debreceni-repulatorre-erkezo-milanoi-jaraton/2020/02/25/> (megtekintve: 2020.02.25. 23:30)
- PALKÓ — PALKÓ István: Hazatért a Ukrajnába tévedt sárkányrepülő. [2008.07.09-én, a haon.hu világháló oldalán 18:40-kor közzétett beszámoló.]
Web: <https://haon.hu/nagyvilag/hazatrt-a-ukrajnba-tvedt-srkynepllos-3015577/> (megtekintve: 2019.12.15. 23:00)
- PAPP — PAPP Géza: *Sky Court Ferihegy: az ég hófehér udvara*. [2010.12.10. 14:36-kor közzétett beszámoló, eredeti változat]
Web: <http://hg.hu/cikkek/varos/10844-sky-court-ferihegy-az-eg-hofeher-udvara> (megtekintve: 2019.01.10. 22:30)
- Pier B: új reptéri utasmoló - rekordidő alatt.* — [A szerző ismertetése nélkül, a KÉSZ vállalatcsoport világháló oldalának 2018.09.13-ai beszámolója.] *Pier B: új reptéri utasmoló - rekordidő alatt.*
Web: <http://www.kesz.hu/hirek/pier-b-uj-repteri-utasmolo-rekordido-alatt> (megtekintve: 2019.01.10. 22:30)
- Pontosított információk a mentesítő járatokkal...* — [A szerző ismertetése nélkül, Magyarország Los Angeles-i Főkonzulátusának közleménye.] *Pontosított információk a mentesítő járatokkal kapcsolatban! Fontos változások!* [2020. március végén, dátum nélkül, a losangeles.mfa.gov.hu világháló oldalán közzétett beszámolója.]
Web: <https://losangeles.mfa.gov.hu/news/mentesito-jaratok-magyarorszagra-az-egy-esueli-allamokbol> (megtekintve: 2020.03.31. 09:30)
- PTI — PTI: *After 13-hour delay, 225 passengers of diverted Air india flight return to Mumbai*. [2015.01.23-a 18:25:59-kor közzétett beszámoló.]
Web: <https://www.firstpost.com/india/13-hour-delay-225-passengers-diverted-air-india-flight-return-mumbai-2061623.html> (megtekintve: 2019.01.22. 22:00)
- REHÁK — REHÁK Géza: *Sportrepülővel a Balatonhoz*.
Web: http://mnl.gov.hu/mnl/ol/hirek/a_het_dokumentuma/sportrepulovel_a_balatonhoz.html (megtekintve: 2016.09.03., 14:00)
- Reptéri rendőrök fogták el a nőt.* — [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság közleménye.] *Reptéri rendőrök fogták el a nőt.* [2020.02.23-a 5:58-kor, a police.hu világháló oldalán közzétett közlemény.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/repteri-rendorok-fogtak-el-a-not> (megtekintve: 2020.02.26. 11:20)
- Repülőn csempészte a gyerekeket.* — [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság közleménye.] *Repülőn csempészte a gyerekeket.* [2019.06.19-e 8:55-kor, a police.hu világháló oldalán közzétett közlemény.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/bunugyek/repulon-csempeszte-a-gyerekeket> (megtekintve: 2019.06.20. 09:00)
- Repülőn csempészte a kisfiút.* — [A Repülőtéri Rendőr Igazgatóság közleménye.] *Repülőn csempészte a kisfiút.* [2019.06.16-a 13:15-kor, a police.hu világháló oldalán közzétett közlemény.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/bunugyek/repulon-csempeszte-a-kisfiut> (megtekintve: 2019.06.17. 00:10)
- Repülőn csempészték a gyerekeket Athénból.* — [Az ORFK Kommunikációs Szolgálat közleménye.] *Repülőn csempészték a gyerekeket Athénból.* [2019.08.15-e 7:13-kor, a police.hu világháló oldalán közzétett közlemény.]
Web: <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/bunugyek/repulon-csempeszték-a-gyerekeket-athenbol> (megtekintve: 2019.08.15. 23:00)
- Repülőtéri Értesítő* [2020.04.30.] — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Repülőtéri Értesítő: Tájékoztató a COVID-19 járványügyi intézkedésekről.* [2020.03.18-án, a bud.hu világháló oldalán közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/repuloteri_ertesito_tajekoztato_a_covid_19_jarvanyugyi_intezkedesekrol.html (megtekintve: 2020.05.03. 21:00)
- Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.03.18.] — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Repülőtéri Napi Értesítő: Tájékoztató a COVID-19 járványügyi intézkedésekről.* [2020.04.30-án, a bud.hu világháló oldalán közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/repuloteri_napi_ertesito_tajekoztato_a_covid_19_jarvanyugyi_intezkedesekrol.html (megtekintve: 2020.03.20. 17:00)
- Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.03.23.] — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Repülőtéri Napi Értesítő: Tájékoztató a COVID-19 járványügyi intézkedésekről.* [2020.03.23-án, a bud.hu világháló oldalán közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/repuloteri_napi_ertesito_tajekoztato_a_covid_19_jarvanyugyi_intezkedesekrol_0323.html (megtekintve: 2020.03.24. 17:00)
- Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.03.24.] — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Repülőtéri Napi Értesítő: Tájékoztató a COVID-19 járványügyi intézkedésekről.* [2020.03.24-

- én, a bud.hu világhálóson oldalon közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/repuloteri_napi_ertesito_tajekoztato_a_covid_19_jarvanyugyi_intezkedesekrol_03_24.html (megtekintve: 2020.03.24. 23:00)
- Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.04.03.] — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Repülőtéri Napi Értesítő: Tájékoztató a COVID-19 járványügyi intézkedésekről.* [2020.04.03-én, a bud.hu világhálóson oldalon közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/repuloteri_napi_ertesito_tajekoztato_a_covid_19_jarvanyugyi_intezkedesekrol_04_03.html (megtekintve: 2020.04.03. 18:00)
- Repülőtéri Napi Értesítő* [2020.04.17.] — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Repülőtéri Napi Értesítő: Tájékoztató a COVID-19 járványügyi intézkedésekről.* [2020.04.17-én, a bud.hu világhálóson oldalon közzétett beszámolója.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/repuloteri_ertesito_tajekoztato_a_covid_19_jarvanyugyi_intezkedesekrol_0417.html (megtekintve: 2020.04.17. 22:00)
- Riasztották a Magyar Honvédség Gripenjeit.* — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] *Riasztották a Magyar Honvédség Gripenjeit.* [2018.06.10-e 09:00-kor közzétett közlemény a honvedelem.hu világhálóson oldalon.]
Web: https://honvedelem.hu/cikk/110797_riasztottak_a_magyar_honvedseg_gripenjeit (megtekintve: 2019.02.14. 21:30)
- RITUPER — RITUPER Tamás: *Megvette a város a debreceni repteret üzemeltető céget, új ügyvezető lesz.* [2018.10.19-e 12:01-kor, a dehir.hu világhálóson oldalon közzétett és 2018.10.21-e 11:34-kor frissített világhálóson közlemény.]
Web: <https://www.dehir.hu/debrecen/megvette-a-varos-a-debreceni-repteret-uzemel-teto-ceget-uj-ugyvezeto-lesz/2018/10/19/> (megtekintve: 2019.07.21. 23:00)
- Ryanair announces first Israel flights.* — [A szerző ismertetése nélkül.] *Ryanair announces first Israel flights.*
Web: http://corporate.ryanair.com/news/new_s/150707-ryanair-announces-first-israel-flights/?market=en (megtekintve: 2015.11.08., 10:00)
- Ryanair megegyezett a budapesti repülőtéri rendőrséggel.* — [A szerző ismertetése nélkül, az logsped.hu beszámolója.] *Ryanair megegyezett a budapesti repülőtéri rendőrséggel.* [2012.03.12-én, az logsped.hu világhálóson oldalon közzétett beszámoló.]
Web: http://www.logsped.hu/ryanair_megegyezett_budapesti_repuloteri_rendorseg_gel.htm (megtekintve: 2019.07.21. 23:00)
- Ryanairt a Schengeni szabályok sem érdeklik?* — [A szerző ismertetése nélkül, az AIRportal.hu beszámolója.] *Ryanairt a Schengeni szabályok sem érdeklik?* [2012.03.01-én, az AIRportal.hu világhálóson oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <https://airportal.hu/ryanair-a-schengeni-szabalyok-sem-erdeklik/> (megtekintve: 2019.07.21. 23:00)
- S. Z. — S. Z.: *Tömve üzletekkel a Kolozsvár–Budapest repülőjárat.* [transindex.ro világhálóson oldal 2004.08.25-e 17:30-kor kelt tudósítása.]
Web: <http://eletmod.transindex.ro/?cikk=2632> (megtekintve: 2018.11.23. 09:00)
- SPIRK — SPIRK József: *A Malév a bamakósoktól kapott pénzből repült haza.* [2010.02.04-e 16:55-kor közzétett beszámoló az index.hu világhálóson oldalon.]
Web: <https://index.hu/bulvar/2010/02/04/a-malev-a-bamakosoktol-kapott-kolcsonbol-repult-haza/> (megtekintve: 2019.03.24. 21:30)
- Stewardess auf Lufthansa-Flug bedroht...* — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi közlemény.] *Stewardess auf Lufthansa-Flug bedroht - Polizisten beenden Geiselnahme in München.* [Stewardess-t fenyegettek a Lufthansa-járaton – A rendőrök felszámolták a túszejtést.]
Web: https://www.focus.de/panorama/welt/eskalation-im-streit-im-flieger-der-lufthansa_id_3736031.html (megtekintve: 2019.01.06. 23:00)
- Szeptember 1-jén nyit Feriegy 1.* — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Rt. közleménye.] *Szeptember 1-jén nyit Feriegy 1.*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/2005/szeptember-1-jen-nyit-feriegy-1-438.html (megtekintve: 2017.11.13. 23:00)
- SZO/112-47/2012 Hévíz ísz. — SZO/112-47/2012 Hévíz ísz. BENKŐ Attila: *Hévíz-Balaton Airport Kft. 2013. évi előzetes üzleti terve.*
Web: onkormanyzat.heviz.hu/letolt/5076/1049 (megtekintve: 2018.06.30. 23:00)
- SZÜCS László — SZÜCS László: *Emberi maradványok a repülőgép roncsában.* [2008.11.12-e 06:49-kor, a honvedelem.hu világhálóson oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <https://honvedelem.hu/cikk/emberi-maradvanyok-a-repulo-gep-roncsaban/> (megtekintve: 2019.11.04. 14:00)

- TABAJDI – UNGVÁRY — TABAJDI Gábor – UNGVÁRY Krisztián: *III/III: csapás helyett manipuláció*.
Web: http://index.hu/belfold/2012/08/19/iii_iii_csapas_helyett_manipulacio/
(megtekintve: 2016.05.09. 22:00)
- TAMÁS László — TAMÁS László, a Debreceni Repülőtér járatfejlesztési igazgatójának 2016.04.21-ei bemutató diásora
Web: <http://www.saigo.hu/wp-content/uploads/2016/05/Tamas-Laszlo-Airport-Debrecen.pdf> (megtekintve: 2019.01.22. 23:00)
- Tárgyalnak a sármelléki repülőtér újraindításáról. — [MTI közlemény alapján.] *Tárgyalnak a sármelléki repülőtér újraindításáról*.
Web: http://mfor.hu/cikkek/vallalatok/Targyalnak_a_sarmelleki_repuloter_ujraindintasarol.html (megtekintve: 2017.03.09. 23:30)
- TAROM: napi két járat Bukarest és Budapest között. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *TAROM: napi két járat Bukarest és Budapest között*.
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/tarom:-na-pi-ket-jarat-bukarest-es-budapest-kozott-9218.html (megtekintve: 2012.03.14. 19:30)
- Tavaly is több mint egymillió gép biztonságát... — [A szerző ismertetése nélkül, HungaroControl Zrt. közleménye.] *Tavaly is több mint egymillió gép biztonságát garantálta a HungaroControl*. [2020.01.13-án, a hungarocontrol.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: <https://www.hungarocontrol.hu/sajtoszoba/hirek/2019-ben-is-tobb-mint-egymillio-gep> (megtekintve: 2020.01.21. 22:00)
- Tel-Avivba indít járatot a Wizz Air Debrecenből. — [A szerző ismertetése nélkül, az AIRportal.hu beszámolója.] *Tel-Avivba indít járatot a Wizz Air Debrecenből*.
Web: <http://www.airportal.hu/ap/viewtopic.php?t=36289> (megtekintve: 2017.03.16. 09:00)
- THÜRINGER — THÜRINGER Barbara: *14 kiló heroint találtak két portugálnál Feriegyen*. [2018. 07.23-a 09:48-kor közzétett közlemény az index.hu világhálós oldalon.]
Web: https://index.hu/belfold/2018/07/23/heroin_feriegy_nav/ (megtekintve: 2019. 02.18. 15:00)
- Tizenhat útvonalon repül májusban Budapestről a Wizz Air. — [A szerző ismertetése nélkül, az AIRportal.hu beszámolója.] *Tizenhat útvonalon repül májusban Budapestről a Wizz Air*. [2020.04.28-án, az airportal.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.]
Web: <https://airportal.hu/tizenhat-utvonalon-repul-majusban-budapestrol-a-wizz-air/> (megtekintve: 2019.07.21. 22:00)
- Tonaszám érkezett a hamis Lego. — [A szerző ismertetése nélkül, szerkesztőségi beszámoló.] *Tonaszám érkezett a hamis Lego*. [2019.02.11-én közzétett közlemény a nav.gov.hu világhálós oldalon.]
Web: https://nav.gov.hu/nav/sajtoszoba/hirek/Tonaszam-erkezett_a_20190111.html (megtekintve: 2019.02.14. 21:30)
- Tovább dől a MALÉV-dominó. — [Szerző ismertetése nélkül; origo.hu] *Tovább dől a MALÉV-dominó*.
Web: <http://www.origo.hu/gazdasag/20120208-legi-kozlekedes-amerikai-jaratok-szunnek-meg-a-malev-leallasa-utan.html> (megtekintve: 2016.07. 28. 22:20)
- Török csemege: a Wizz Air Isztambulba indul! — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Török csemege: a Wizz Air Isztambulba indul!*
Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/torok-csemege:-a-wizz-air-isztambulba-indul!-13320.html (megtekintve: 2016.06.02. 23:00)
- [Uganda programterv.] — [Magyar Kulturális és Kereskedelmi Központ / Hungarian Trade & Cultural Center elektronikus összeállítása.] *Programtervezet*.
Web: http://www.vosz.hu/moduledata/foldertree/treeroot/News/Programok_aktualitasok/uganda_programterv.pdf (megtekintve: 2016.05.13. 22:00)
- Új év, új fejezet: megnyílt az új utasbeszállító csarnok. — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Zrt. közleménye.] *Új év, új fejezet: megnyílt az új utasbeszállító csarnok*. [2020.01.15-én, a bud.hu világhálós oldalon közzétett közlemény.]
Web: https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/uj-ev-uj-fejezet-megnyilt-az-uj-utasbeszallito-csarnok.html (megtekintve: 2020. 01.16. 08:30)
- Új korszak kezdődik a magyar–iráni kapcsolatokban. — [MTI közlemény.] *Új korszak kezdődik a magyar–iráni kapcsolatokban*.
Web: <http://www.kormany.hu/hu/a-miniszterelnok/hirek/uj-korszak-kezdodik-a-magyar-irani-kapcsolatokban> (megtekintve: 2016.05.13. 22:00)
- Új poggyászártgennyel készül a reptér a Wizz Air-járatok fogadására. — [A szerző ismertetése nélkül, a dehir.hu 2012.05.18-a 13:30-kor közzétett és 2012. 10.16-a 14:13-kor frissített világhálós közleménye.] *Új poggyászártgennyel készül a reptér a Wizz Air-járatok fogadására*.
Web: <http://www.dehir.hu/debrecen/uj-poggyaszrontgennyel-keszul-a-repter-a-wizz-air-jaratok-fogadasara/2012/05/18/> (megtekintve: 2018.06.24. 16:00)
- Új téli menetrend Feriegyen: 100 város érhető el... — [A szerző ismertetése nélkül, a Budapest Airport Rt. közleménye.] *Új téli menetrend Feriegyen: 100 város érhető el közvetlenül Budapestről*.

- Web: http://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/2006/uj-teli-menetrend-feri-hegyen:-100-varos-erheto-el-kozvetlenul-budapestrol-487.html (megtekintve: 2017.11.13. 23:00)
- Ukrán állampolgárok, szlovák igazolványok. — [A szerző ismertetése nélkül, a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság 2017. 05.21-e 08:33-kor kelt közleménye.] *Ukrán állampolgárok, szlovák igazolványok.* Web: <http://www.police.hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/hatarrendeszet/ukran-allampolgarok-szlovak-igazolvanyok> (megtekintve: 2017.08.01., 23:00)
- VÁGÓ — VÁGÓ Ágnes: *Ismét légihíd Peking-Budapest között.* Web: http://www.turizmusonline.hu/cikk/ism-et-legihid-pek-ing_budapest_kozott (megtekintve: 2012.08.22., 22:30)
- VARGA — VARGA Livia: *Sármellékről Afrikába – Naposcsibéket és tojást vitt a repülőgép.* [Az említett világhálós beszámoló és képmellékletei alapján.] Web: <https://www.zaol.hu/sarmellek/sarmellekrol-afrikaba-naposcsibeket-es-tojast-vitt-a-repulo-gep-1686366/> (megtekintve: 2018.07.02. 22:00)
- VARGHA — VARGHA Mihály: *Ismét landol a régi Ferihegy.* Web: <http://epiteszforum.hu/ismet-landol-a-regi-ferihegy> (megtekintve: 2016.08.06. 23:30)
- VASKOR — VASKOR Máté: *Landolt Washingtonban Orbán Viktor.* [2019.05.13-a 17:06-kor, a 24.hu világhálós oldalon közzétett beszámoló.] Web: <https://24.hu/kulfold/2019/05/13/orban-viktor-washington-landolas/> (megtekintve: 2019.06.10. 17:30)
- VASS — VASS László: *Malév: műszaki hiba miatt mentesítő járat.* (2008. 01.18-án kelt cikk) Web: <http://www.origo.hu/utazas/20080118-malev-muszaki-hiba-miatt-mentesito-jarat.html> (megtekintve: 2016.08.07. 22:00)
- Végleg leszállt a Malév, lecsap a konkurencia. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Végleg leszállt a Malév, lecsap a konkurencia.* Web: <http://www.portfolio.hu/vallalatok/vegleg-leszallt-a-malev-lecsap-a-konkurencia.162384.html> (megtekintve: 2012.02.05. 00:40)
- VERECKEI — VERECKEI András: *Debrecen Airport: ötszázszáz mérföldkő.* [2016.06.22-e 00:42-kor közzétett beszámoló.] Web: <http://turizmusonline.hu/kozlekedes/cikk/wizz-air-500-ezer> (megtekintve: 2019.01.22. 23:30)
- Visa information related to coronavirus. — [Magyarország teheráni nagykövetségének közleménye, szerző és keltezés nélkül.] *Visa information related to coronavirus.* [Vízuminformáció a koronavírushoz kapcsolódóan.] Web: <https://teheran.mfa.gov.hu/news/visa-information-related-to-coronavirus> (megtekintve: 2020.03.11. 11:00)
- Visszarepült hazánkba a legnagyobb európai fapados légitársaság. — [A szerző ismertetése nélkül.] *Visszarepült hazánkba a legnagyobb európai fapados légitársaság.* Web: <http://www.dehir.hu/gazdasag/visszare-pult-hazankba-a-leg-nagyobb-europai-fapados-legitarsasag/2012/01/25/> (megtekintve: 2017.03.09. 22:20)
- WÉBER — WÉBER Balázs: *Sármelléket feladja, Budapestre bevonul a Ryanair.* Web: <http://www.helikonportal.net/node/403> (megtekintve: 2017.03.09. 23:30)
- Wizz: Új útvonal Várnába, járatsűrítés Ibizára és Mallorcára. — [A szerző ismertetése nélkül, az AIRportal.hu beszámolója.] *Wizz: Új útvonal Várnába, járatsűrítés Ibizára és Mallorcára.* Web: <https://airportal.hu/wizz-uj-utvonal-varnaba-jaratsurites-ibizara-es-mallorcara/> (megtekintve: 2020.01.09. 23:00)
- Zs. J. — Zs. J.: *Pogányi reptér: Ralf Schumacher, Domingo és Barroso a vendéglistán.* (2010.10.20.; bama.hu) Web: <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/poganyi-repter-ralf-schumacher-domin-go-es-barroso-a-vendegl-istan-334600> (megtekintve: 2016.07.23. 22:50)
- Дельтаплан та причетних до контрабанди... — [A szerző ismertetése nélkül, *Ukraina Államhatárőrségi Szolgálatának* közleménye.] *Дельтаплан та причетних до контрабанди тютюну осіб прикордонники затримали на гарячому на Закарпатті.* [Egy sárkányrepülő és a cigarettacsempészekben résztvevőket a határőrök a helyszínen elfogták Kárpátalján. ; 2015. 10. 24-e 15:25-kor, a dpsu.gov.ua világhálós oldalon közzétett beszámoló.] Web: <https://dpsu.gov.ua/ua/news/video-deltaplan-ta-prichetnih-do-kontrabandi-tjut-juny-osib-prikordonniki-zatrimali-na-garjachomy-na-zakarpatti/> (megtekintve: 2019.07.18. 23:50)
- На кордоні з Угорщиною... — [A szerző ismertetése nélkül, az *Ukraina Államhatárőrségi Szolgálatának* közleménye.] *На кордоні з Угорщиною в кукурудзі прикордонники відшукали мотодельтаплан, який до цього порушив державний кордон.* [A magyar határ menti kukoricásban a határőrök motoros sárkányrepülő találtak, ami korábban megsértet-

- te az államhatárt. ; 2016.08.17-e 11:31-kor, a dpsu.gov. ua világhálós oldalon köz-
zétett beszámoló.]
Web: <https://dpsu.gov.ua/ua/news/na-kordoni-z-ugorshchinoyu-v-kukurudzi-prikor-donniki-vidshukali-motodeltaplan-yakiy-do-cogo-porushiv-derzhavniy-kordon/>
(megtekintve: 2019.07.18. 23:50)
- На Закарпатті порушники — [A szerző ismertetése nélkül, *Ukrajna Államhatárőrségi Szolgálatának közlemé-
намагались... ные.*] *На Закарпатті порушники намагались переправити двома
мотодельтапланами.* [Bűnözők Kárpátalján két sárkányrepülővel próbáltak ciga-
rettát csempészni. ; 2015.09. 19-e 13:43-kor, a dpsu.gov.ua világhálós oldalon köz-
zétett beszámoló.]
Web: <https://dpsu.gov.ua/ua/news/na-zakarpatti-poryshniki-namagalis--perepraviti-sigareti-dvoma-motodeltaplanamivideo/> (megtekintve: 2019.07.18. 23:50)
- Хроника событий – 1940- — [A szerző ismertetése nélkül, az *Aeroflot* légitársaság saját történetét bemutató ol-
1949 год. да.] *Хроника событий – 1940-1949 год.* [Események krónikája – 1940-1949.
év.]
Web: https://www.aeroflot.ru/ru-ru/about/aeroflot_history/1940_1949 (megtekint-
ve: 2019.12.30. 21:50)

EGYÉB IRATOK, KÉZIRATOK, JEGYZETEK

- [BHI történeti összefoglaló- — *A Budapesti Határőr Igazgatóság és szervezeti elődjei történetének 2001-ben ké-
jának (2001) adatai alapján.*] szített összefoglalója. A források jelölése nélkül készített elektronikus kézirat határ-
őrségi szerzője/szerzői jelenleg nem ismert(ek). Az irat 1945. és 1990. közötti idő-
szakot tárgyaló részei – az események történelmi megközelítéséből következően –
véltetően 1990. előtt készültek. Az összeállítás egyes adatainak ellenőrzése alapján,
azok más forrásokkal történt összehasonlítás során is helyesnek találtak.
- FÁBIÁN Gyula — FÁBIÁN Gyula által 1999-ben készített, a *Budapesti Határőr Igazgatóság* és szerve-
zeti elődjeinek történetét 1989. és 1998. között bemutató, elektronikus mentett
összefoglaló.

ADATKÖZLŐK (rendfokozatok esetében, az adatközlés időpontjában viseltek kerültek közlésre)

BOROS Atilla c. r. ftzls.	KURUCZ Imre c. r. ftzls.
BORS István nyá. hőr. alezr.	MACZÓ Dávid
Dr. BOTZ László nyá. altbgy.	MISÁNYI Ágnes c. r. ftzls.
DARIDA Tamás hatósági főpilóta	NAGY Csaba c. r. ftzls.
ECKER Tamás c. r. ftzls.	NAGYNÉ MORVAI Gyöngyi c. r. ftzls.
FITOS Levente c. r. ftzls.	NÉMETH Tibor c. r. ftzls.
FÜLÖP Barna r. alezr.	PATAKINÉ BALÁZS Rita c. r. ftzls.
GÁL Ferencné c. r. ftzls.	POPOVICS Tibor c. r. ftzls.
GÁSPÁR László r. őrgy.	RÁCZ Beatrix r. őrgy.
GUBINYI Attila c. r. ftzls.	SZÓKE Tibor c. r. ftzls.
KOVÁTS András c. r. ftzls.	VÁGÓ Krisztián c. r. ftzls.
Továbbá névtelenségüket kérő, lábjegyzetben kitalált monogrammal jelzett személyek.	

Technikai rövidítések:

alisp.	– alispán(i)
átitk.	– államtitkári
bek.	– bekezdés
boszn.	– bosznia és hercegovinai
cs.	– (oszlák) császári
BFNR	– Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér
BLFNR	– Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér
BM.	– Belügyminisztérium, vagy belügyminiszteri
BM-h.	– belügyminiszter-helyettesi
BM ORFK KEO	– Belügyminisztérium Országos Rendőr-főkapitányság Külföldiek Ellenőrző Osztály (vezetőjének)
ért.	– értesítés
hird.	– hirdetmény
HM.	– honvédelmi miniszteri
HRK.	– határrendészeti kirendeltség(vezetői)
int.	– intézkedés
IRM.	– Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium, vagy igazságügyi és rendészeti miniszteri
K. Vi.	– Magyar Királyi Központi Vámigazgatóság
kat.	– katonai
kgb.	– Budapest Székesfővárosi Közigazgatási Bizottságának Kisajátítási Albizottságá(nak)
kig.	– közigazgatási
KKM.	– Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium, vagy kereskedelem- és közlekedésügyi miniszteri
KM.	– Kereskedelemügyi Minisztérium vagy kereskedelemügyi miniszteri

KMM	– Közlekedési és Műszaki Múzeum
Korm.	– Kormány
KöM.	– Közellátási Minisztérium, vagy közellátási miniszteri
Közl. M.	– Közlekedésügyi Minisztérium, vagy közlekedésügyi miniszteri
köt.	– kötet
közl.	– (miniszteri) közlemény (vagy hirdetmény)
KPM.	– Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, vagy közlekedés- és postaügyi miniszteri
kr.	– körrendelet
KSH	– Központi Statisztikai Hivatal
KüM.	– Külügyminisztérium vagy külügyminiszteri
k.zói	– kormányzói
loc. cit.	– ugyanott (a forrás az előző hivatkozással azonos)
LüH.	– Magyar Királyi Légügyi Hivatal(i)
ME.	– miniszterelnöki
MNL OL	– Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára
MTI	– Magyar Távirati Iroda
n. a.	– nincs adat, vagy ellentmondásos adatok miatt nincs valószínűsíthető adat
NKE HDI	– Nemzeti Közszoigálati Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola
NKÖM.	– Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma
nyt. sz.	– nyilvántartási szám
osztr.	– osztrák
p.	– oldal
pcs.	– parancs
PM.	– Pénzügyminisztérium, vagy pénzügyminiszteri
PPKE BTK	– Pázmány Péter Katolikus Egyetem Bölcsészettudományi Kar
PTE BTK	– Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar
PTE BTK TTI	– Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Történettudományi Intézet
r.	– rendelet
s. a.	– kiadás éve nem ismert
s. l.	– kiadás helye nem ismert
s. n.	– kiadó neve nem ismert
sz.	– (folyóirat) szám
ut.	– utasítás
tc.	– törvénycikk
tv.	– törvény
tvr.	– törvényerejű rendelet
v. r.	– végrehajtási rendelet
vm.	– vármegye
ZMNE	– Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem

Szakkifejezések, fogalommagyarázatok

Alacsony árfekvésű légitársaság. Más néven: „diszkont”, vagy köznyelvi, de téves elnevezéssel: „fapados” légitársaság. A „hagyományos” szolgáltatásokat kínáló légiközlekedési vállalatoktól eltérően, ezek – eseti kivétellel – legfeljebb közepes távolságig (4–5.000 km) üzemeltettek útvonalakat. Továbbá a személyszállításához szorosan nem kapcsolódó minden (többlet)szolgáltatásért – úgy mint például csomagterbe feladott poggyász, beszállókártya-nyomtatás, étel- és italkínálat igénybevétele – a viteldíjon felül, tételes díjat kell fizetni. Igaz, ezt a 2010-es évek végére már számos „hagyományos” légitársaság is alkalmazta, elsősorban rövid és középtávú járatain. Ezen túlmenően, az e könyvben „alacsony árfekvésű légitársaság”-ként említett vállalatok jellemzően csak várostól városig, közvetlen fuvarozást biztosítottak, átszállást (amely jellemzően magába foglalja, a fuvarozó hibájából bekövetkező járatlekésés esetén, egy másik járatra újra-/átfoglalást is) és poggyászátrakodást nem.

Állandó határátkelőhely. Az év minden napján nyitva tartó határátlépési helyszín, a nyitva tartás szerint az lehet éjjel-nappali vagy a napnak csak meghatározott óráiban, időszakaiban igénybe vehető.

Átszálló. Az a személy, aki a repülőgép fedélzetét elhagyva, a repülőtér nemzetközi területére belépve, egy másik légi járatral utazik tovább, hogy elérje úti célját.

Átutazó. Az a személy, aki a repülőgép fedélzetét el nem hagyva, vagy a repülőtér nemzetközi területére belépve ugyan, de visszazárlva ugyanazzal a repülőgéppel és ugyanazzal a járatral utazik tovább, hogy elérje úti célját.

Charter járat lsd. szerződéses járat

Előszűrés. Magyarországon az a repülőtéri határrendészeti tevékenység, amely során a hatósági személy vizsgálja, hogy az utazó rendelkezik-e a határátlépéshez vagy az átszálláshoz szükséges úti okmánnyal és vízummal, illetve okmánya eredeti-e és az arra jogosult használja-e fel.

Előtér lsd. forgalmi előtér

Fényképcseré. Úti okmányban eredetileg elhelyezett fénykép jogellenes eltávolítása és újjal történő helyettesítése, abból a célból, hogy az okmányt más személy jogellenes módon felhasználja.

Forgalmi előtér a repülőgépek gépállóhelyei és a futópályától elvezető gurulóutak közötti terület, amely a légijárművek kiszolgálásának is helyszíne.

Hajózó személyzet. Légijármű repülés közbeni személyzete. Ide értendők a repülőgép-parancsnok, a repülőgép-vezető(k), továbbá a régiebb időkben rendszeresített beosztások is: a fedélzeti mérnök, a fedélzeti szerelő, a navigátor, a rádiós, valamint a légiutas-kísérők is.

Hamis úti okmány lsd. Utánzott úti okmány.

Hamisított úti okmány. Egy létező úti okmány egy részének (például lapjának, adathordozó oldalának, megszemélyesítésének) jogellenes utánzása, adatainak törlése és / vagy átírása, fényképének kicserélése, egy vagy több lapjának eltávolítása vagy kicserélése, bejegyzések (például átléptető-bélyegző lenyomatának, meghosszabbításnak) törlése és / vagy átírása, utánzása. Ide tartozik még a megszemélyesítés nélkül ellopott úti okmányok jogosulatlan kitöltése is.

Ideiglenes határátkelőhely Az a határátlépési pont, amely csak előre kérvényezett időpontban, engedély alapján alkalmilag szolgál az államhatár határátlépésére.

Idényjárat Az általános menetrend részét képező idényjáratot a légiközlekedési vállalat az évnek csak egy meghatározott időszakában, főként nyáron, ritkábban télen, vagy egy adott rendszeres eseményhez kötődően (például a Lipcsei Vásár) üzemeltet, gyakran évről-évre visszatérően.

Időszakos határátkelőhely Az év meghatározott napjain vagy időszakaiban nyitva tartó határátkelőhelye, ahol arra az időre állandó határforgalom-ellenőrző személyzet kerül vezénylésre.

Indító szolgálat lsd. Utószűrés.

Kereskedelmi légijárat olyan, légijárművel teljesített útvonal, amely szabad férőhelyeit nyilvánosan, fizetőutasok részére értékesítik (pl.: menetrend szerinti, vagy szerződéses járatok, légitaxi szolgáltatás, stb.)

Kitalált úti okmány. Egy létező ország nem létező úti okmánya (típusa), vagy az ENSz által el-nem-is-mert állam / nemzetközi szervezet úti okmánya.

Különjárat. A légiközlekedésben (is) az általános menetrenden kívül közlekedő légi járat, amely történhet utazási iroda, állami vállalat vagy kormányzati megbízásból.

Mélyégi ellenőrzés. A kijelölt határátkelőhelyektől távol(abb) eső olyan hatósági feladat, amely jellemzően az ország mélységében történő személy- vagy árumozgás ellenőrzésére irányul. A schengeni térségen tagállamai esetében ez a közös, belső határokon történő ellenőrzés megszüntetését követő kompenzációs feladat, amely nem lehet azonos a határforgalom-ellenőrzéssel. Légi kikötőkben, a helyszín saját

tosságai miatt, elsősorban a Schengen-belső viszonylatban közlekedő (érkező vagy induló) utasok közrendi és közbiztonsági ellenőrzése.

Nem-kereskedelmi légijárat olyan, légijárművel teljesített útvonal, amely valamennyi férőhelyét elfoglaló személyek nem fizettek közvetlenül vagy közvetve fuvardíjat az üzemeltető részére (pl.: magánutazás, sportrepülés, kormányzati utazás, légimentő-szolgálat / betegszállítás, stb.)

Schengen-belső járat a Schengeni Egyezmény és végrehajtási megállapodása értelmében az abban teljes jogúan részes államok egymás viszonylatában, más ország érintése nélkül teljesített légi útvonal. Magyarország repülőterei 2008. március 30-a óta alkalmazzák teljes jogúan az Egyezményt, azaz akkortól különülnek el a határforgalom-ellenőrzéstől mentes ~ok a Schengen-külső járatoktól.

Schengen-külső járat a Schengeni Egyezmény és végrehajtási megállapodása értelmében egy abban részes állam és egy nem részes állam között, vagy két részes állam viszonylatában, de egy nem részes állam érintésével teljesített légi útvonal. Magyarország repülőterei 2008. március 30-a óta alkalmazzák teljes jogúan az Egyezményt, azaz akkortól különülnek el a határforgalom-ellenőrzés alá eső ~ok az alól mentesülő Schengen-belső járatoktól.

Szerződéses járat (charter járat). Olyan légi járat, amelyet légiközlekedési vállalat utazási irodák megbízásából, azok igénye szerinti alkakkal és célállomásokra üzemeltet. A szerződéses járatok lehetnek egyediek (egyszeriek), alkalmiak, vagy idényjellegűek. A szerződéses idényjáratok – mivel általában heti üdültornusok váltásához kötődnek – heti kereten belül változatlan menetrend szerintiek. A szerződő utazási irodá(k) az utasok foglalását kizárólagosan intézik és kezelik.

Személyazonosítás. Az a (rendészeti) tevékenység, amely során a hatósági személy vizsgálja, hogy az átadott személyazonosító vagy úti okmányt az arra jogosult használja-e fel. Végrehajtása során az okmányban szereplő képmást és személyleíró adatokat vetik össze az okmányt átadó személlyel.

Személycsere. Más nevére kiállított (úti) okmány sajátként történő felhasználása, amelyet a hatályos Büntető Törvénykönyv szerint büntetni rendeltek.

Terminál. Utas- vagy áruforgalmi épület, amely a légi utasok és szállítmányok érkezéséhez és indulásához szükséges valamennyi ügyintézésnek, illetve a várakozásuknak és átszállásuknak helyszínül szolgál. A két világháború között és az azt követő másfél évtizedben gyakorta „felvételi épület”-ként nevezték meg. (Bár e latin eredetű kifejezés az utazás végső/kiindulási helyszínére utal, azonban a kontinentális légi közlekedésben már a korai időszakban is jellemző volt az átszálló, illetve átutazó utasforgalom jelenléte.)

Tranzit(terület). Repülőtéren a XX. század közepétől jellemzően a nyilvános területtől elzárt, az utasok repülőgépből történő ki-, át- és beszállására, valamint az indulók várakozására szolgáló terem / csarnok, vagy ezek kapcsolódó csoportjai. A tranzit területet úgy jelölik ki, hogy az első hatósági ellenőrzés (például utasbiztonsági ellenőrzés, viszonylat függvényében vám- és/vagy útlelvizsgálat) és a repülőgép közötti, illetve érkező járatok esetében fordított utasútvonalakat magába foglalja. A tranzit területek a nagyobb repülőtereken elkülönülnek, jellemzően a határforgalom- és / vagy vámellenőrzés, esetleg a kötelező utasbiztonsági ellenőrzés vonala által. Azonban bizonyos átszálló viszonylatok esetében az egyedi elhatárolódást az eredményezi, hogy az utas belépett az utasforgalmi épületbe, azaz az érkezett légijárműre nem szállhat vissza. (Utóbbira jellemző példa az Amerikai Egyesült Államokból egy Schengeni Állam légi kikötőjébe érkező légi utas, aki Schengen-külső viszonylatra kíván átszállni. A személy így ott nem kötelezettség alá esik, hogy utas belépett az utasforgalmi épületbe, azaz az érkezett légijárműre nem szállhat vissza. (Utóbbira jellemző példa az Amerikai Egyesült Államokból egy Schengeni Állam légi kikötőjébe érkező légi utas, aki Schengen-külső viszonylatra kíván átszállni. A személy így ott nem kötelezettség alá esik, hogy utas belépett az utasforgalmi épületbe, azaz az érkezett légijárműre nem szállhat vissza.)

Utánzott úti okmány. Egy létező úti okmány teljes egészében, jogellenesen utánzott másolata.

Utasbiztonsági ellenőrzés. A légi utasok ruházatának és poggyászának vizsgálata abból a célból, hogy nem tartalmaznak-e a légi szállításból kizárt vagy tiltott eszközöket, tárgyakat (például fegyvereket, lő- vagy robbanószereket, stb.). Míg sokáig ez csak kézi ellenőrzésből állt, addig az 1970-es évektől már fémkereső, -jelző készülékek, majd a poggyászoknál röntgenkészülékek alkalmazásával hajtották végre első körben, és a kézi vizsgálatot csak jelzés esetén végezték.

Utósűrítés. Magyarországon az a repülőtéri határrendészeti tevékenység, amely során a hatósági személy vizsgálja, hogy az utazó átesett-e a szükséges határforgalom-ellenőrzésen, okmánya eredeti-e és az arra jogosult használja-e fel. Az 1980-as évekig ezenkívül még azt ellenőrizték e tevékenység során, hogy a légi utas úti okmánya a célállomásra területileg is érvényes-e; a feladat elnevezése akkoriban még indító szolgálat volt.

Vállalatok, szervezetek, intézmények, hatóságok és hivatalok rövidítései

<i>AUA</i>	— <i>Austrian Airlines AG.</i> ; osztrák légitársaság 1957-től napjainkig.
<i>ÁVH</i>	— <i>Államvédelmi Hatóság</i> , 1950 és 1953 között. (Lsd. <i>BM ÁVH</i>)
<i>BEA</i>	— <i>British European Airways</i> ; brit légitársaság, 1946-tól 1974-ig, amikor a <i>British Airways</i> alapító tagja lett.
<i>BFNR</i>	— Budapest-Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér; a budapesti nemzetközi repülőtér hivatalos elnevezése volt, 2011. március 24-ig.
<i>BHÉV</i>	— <i>Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt.</i> ; a magyar főváros elővárosi közlekedését kiszolgáló kötéttpályás közlekedési vállalat.
<i>BHfI</i>	— <i>Budapesti Határforgalmi Igazgatóság</i> ; a <i>Határőrségnek</i> a budapesti légi határforgalom ellenőrzéséért (is) felelős területi szerve, 1992-től 1994-ig.
<i>BHI</i>	— <i>Budapesti Határőr Igazgatóság</i> ; a <i>Határőrségnek</i> a budapesti légi határforgalom ellenőrzéséért (is) felelős területi szerve, 1994-től 2007. év végéig.
<i>BKkM</i>	— <i>Bel- és Külkereskedelmi Minisztérium</i>
<i>BLFNR</i>	— Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér; a korábbi Budapest-Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér elnevezése 2011. március 25-től napjainkig.
<i>BM</i>	— <i>Belügyminisztérium</i>
<i>BM ÁVH</i>	— <i>Belügyminisztérium Államvédelmi Hatósága</i> , 1948 és 1950, majd 1953 és 1956/1957 között. (Lsd. <i>ÁVH</i>)
<i>BM FRE</i>	— <i>Belügyminisztérium Forradalmi Rendőri Ezred</i> a rendőrség készenléti szerve, amely 1975-től, katonai tagozódás (raj – szakasz – század – zászlóalj) szerint látta el feladatát.
<i>BM GAO</i>	— <i>Belügyminisztérium Gépi Adatfeldolgozó Osztály</i>
<i>BRFK</i>	— <i>Budapesti Rendőr-főkapitányság</i> , a magyar rendőrségnek a főváros területén illetékességgel bíró területi szerve.
<i>CAAK</i>	— <i>Chosonminhang Korean Airways</i> ; észak-koreai légitársaság (ismert rövidítése az angol nyelvű <i>Civil Aviation Administration of Korea</i> elnevezésből ered) 1953 és 1992 között, amely a 1992-től <i>Air Koryo</i> néven működik napjainkig (járatainak központja Phenjan nemzetközi repülőtere).
<i>CFRNA</i>	— <i>Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne</i> ; francia-román légitársaság.
<i>CIDNA</i>	— <i>Compagnie Internationale de Navigation Aérienne</i> ; francia légitársaság.
<i>CINA</i>	— <i>Commission Internationale de Navigation Aérienne</i> , azaz <i>Nemzetközi Légiközlekedési Biztosság</i> ; a Párizsban, 1919. októberében – döntően a győztes és nyertes államok által – aláírt légitársasági egyezmény végrehajtó szervezete.
<i>ČLS</i>	— <i>Československé Letecká Společnost</i> ; csehszlovák légitársaság, 1927-től 1939-ig.
<i>ČSA</i>	— <i>Československé Státní Aerolinie</i> ; csehszlovák állami légitársaság, 1923-tól 1939-ig; illetve 1945-től 1993-ig <i>Československé Aerolinie</i> (csehszlovák állami légitársaság); majd 1993-tól napjainkig <i>České Aerolinie</i> (cseh légitársaság).
<i>DVT</i>	— <i>A Document Verification Team</i> (okmány ellenőrző csoport) angol kifejezés rövidítése, amely 1990-től a <i>MALÉV</i> okmányellenőrző csoportjának elnevezése volt, 2012-ig.
<i>EGT</i>	— Európai Gazdasági Térség; közös gazdasági területet alkotó államközi intézmény, amelynek tagjai a 2000-es években az Európai Unió mindenkori tagállamai, Liechtenstein, Norvégia és Izland voltak; azonban a norvég tengerentúli szigetek, a holland karib-szigetek, egyes francia tengerentúli területek, valamint a dániai Grönland és Feröer-szigetek nélkül.
<i>ENSz</i>	— <i>Egyesült Nemzetek Szervezete</i>
<i>EU</i>	— Európai Unió; közös gazdasági és politikai szövetség, amelynek nem részei a holland karib-szigetek, továbbá egyes francia tengerentúli területek, valamint a Dánia részét alkotó Grönland és Feröer-szigetek sem. Az Európai Unió tagállamai közös vámterü-

	<p>letet alkotnak, állampolgáraik (csatlakozáskori esetleges kezdeti korlátozások mellett) részesei, kedvezményezettjei a szabadmunkaerő-áramlásnak. A Brit Csatorna-szigetek az Európai Uniónak nem voltak részei, de a közös vámövezetnek viszont igen; az Egyesült Királyság kilépése az Európai Unióból 2020. február 1-jén következett be.</p>
FEP	<p>— <i>(Határ-)Forgalom Ellenőrző Pont</i>; a <i>BM Határőrség</i> helyi szervének megnevezése 1950 és 1994 között, amely a magyarországi határforgalom-ellenőrzés végrehajtó szervezeti egysége volt.</p>
FOKA	<p>— <i>Folyamszabályozási és Kavicskotró Vállalat</i>; az 1960-as években létrehozott új, budapesti kikötője a Duna 1652 folyamkilométerénél (a Rákospatak torkolata és az Újpesti-öböl között), Újpesten volt elhelyezve.</p>
Frontex	<p>— Az Európai Unió ügynökségének teljes neve a 2004. őszi létrehozásától, majd 2005. évi működésétől kezdve <i>Európai Unió Tagállamai Külső Határain Való Operatív Együttműködési Igazgatásért Felelős Európai Ügynökség</i> volt, amelyet jelentős jogszabálymódosítással egybekötve, 2016. októberétől <i>Frontex Európai Határ- és Partvédelmi Ügynökség</i>re változtattak.</p>
GAT	<p>— A „general aviation terminal” angol elnevezés rövidítése, amely az általános (nem-kereskedelmi) légiközlekedést, kisrepülőgépes forgalmat kiszolgáló utasforgalmi épületet jelöli.</p>
HEO	<p>— <i>Határellenőrzési Osztály</i>; a <i>Repülőtéri Rendőr Igazgatóság</i> a határforgalom ellenőrzését ellátó helyi szerveinek megnevezése, 2008 és 2009 vége között.</p>
HFK	<p>— <i>Határforgalmi Kirendeltség</i>; a <i>Határőrség</i>nek a határforgalom ellenőrzését ellátó helyi szerveinek megnevezése, 1994 és 2004 között.</p>
HRK	<p>— <i>Határrendészeti Kirendeltség</i> a <i>Határőrség</i>nek, majd 2008-tól a <i>Rendőrség</i>nek a határforgalom ellenőrzését és az államhatár őrzését egyaránt ellátó helyi szerveinek megnevezése, 2004-től.</p>
HÓK	<p>— <i>Határőrizeti Kirendeltség</i>; a <i>Határőrség</i>nek az államhatár őrzését ellátó helyi szerveinek megnevezése, 1994 és 2004 között.</p>
IBUSZ	<p>— <i>Idegenforgalmi, Beszerzési, Utazási és Szállítási Részvénytársaság</i> (az 1902-ben alakult idegenforgalmi társaság e névrövidítését 1926-tól használja), amelyet 1949-ben államosítottak.</p>
IATA ⁽¹⁾	<p>— <i>International Air Transport Association</i>; <i>Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség</i>, légitársaságokat tömörítő érdekegyeztető kereskedelmi szervezet, 1945-től napjainkig működik.</p>
IATA ⁽²⁾	<p>— <i>International Air Traffic Association</i>; <i>Nemzetközi Légi Közlekedési Szövetség</i>, légitársaságokat tömörítő érdekegyeztető kereskedelmi szervezet, 1919-től 1945-ig működött.</p>
ICAO	<p>— <i>International Civil Aviation Organisation</i>; <i>Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet</i>; az <i>Egyesült Nemzetek Szövetségének</i> szakosított szervezetét 1944-ben hozták létre, napjainkig működik.</p>
Interflug	<p>— <i>Gesellschaft für Internationalen Flugverkehr G.m.b.H</i>; az 1958-ban alapított keletnémet légitársaság 1963. ősztől a Német Demokratikus Köztársaság nemzeti légitforgalmi vállalata lett, 1991. áprilisi megszüntetéséig.</p>
IOM	<p>— <i>Migrációügyi Nemzetközi Szervezet</i> (<i>International Organization for Migration</i>), az <i>ENSz</i> szakosított szervezete</p>
JAT	<p>— <i>Jugoslovenski Aero Transport</i>; jugoszláv légiközlekedési társaság 1947-től.</p>
JUSTA	<p>— <i>Jugoslovenski Sovjetski Aero Transport</i>; jugoszláv-szovjet légiközlekedési társaság az 1940-es évek második felében.</p>
KEOKH	<p>— <i>Külföldiek Ellenőrző Országos Központi Hatóság</i>; magyar idegenrendészeti hatóság.</p>
KHO	<p>— <i>Közrendvédelmi és Határellenőrzési Osztály, Ferihegy I KHO és Ferihegy II KHO</i> külön illetékességi területen, a <i>Repülőtéri Rendőr Igazgatóság</i> közrendvédelemért, utasbiztonság és határforgalom-ellenőrzésért felelős helyi szerve 2009 végétől 2011 elejéig.</p>
KkM	<p>— <i>Külkereskedelmi Minisztérium</i></p>
KNILM	<p>— <i>Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij</i>; holland kelet-indiái légiközlekedési társaság, 1930-tól 1946-ig.</p>
KLM	<p>— <i>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij</i>; holland légiközlekedési társaság, 1919-től napjainkig; járatainak elsődleges központja Amszterdam nemzetközi repülőtere volt.</p>

KÖJÁL	—	Közegészségügyi és Járványügyi Állomás
KSzEB	—	Katonai Szövetségi Ellenőrző Bizottság, az 1920. évi trianoni békeszerződés katonai vonatkozású rendelkezéseinek betartását ellenőrző szervezet.
LARES	—	<i>Liniile Aeriene Romane Exploatate cu Statul</i> ; román légitársaság 1945-ig; járatainak központja Bukarest nemzetközi repülőtere volt.
LOT	—	<i>Polskie Linie Lotnicze S.A.</i> ; lengyel légitársaság 1929-től (1939 és 1945 között üzemszünettel); járatainak elsődleges központja Varsó nemzetközi repülőtere.
LRI	—	<i>Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság</i> ; a magyar polgári repülőterek és légi irányítás országos szerve 1973-tól 2001-ig.
Luxair	—	<i>Société Anonyme Luxembourgoise de Navigation Aérienne</i> ; luxemburgi légitársaság 1962-től; járatainak elsődleges központja Luxemburg nemzetközi repülőtere.
LÜH	—	<i>Magyar Királyi Légügyi Hivatal</i> ; magyar légitársaság, a <i>Kereskedelmi Minisztérium</i> légiforgalmi szakosztálya (jelentős időszakban a magyar légierő parancsnokságának fedőszervezete), 1924-től, a kereskedelmi repülés légügyi hatóságaként 1939-ig működött.
MAC	—	<i>Magyar Athletikai Club</i> , az 1875-ben alapított polgári sportszervezet 1945-ig működött.
MAEFORT	—	<i>Magyar Aeroforgalmi Részvénytársaság</i> ; magyar légitársaság, a magyar katonai repülést fedő vállalat, 1920. elejétől 1921. végéig.
MÁG	—	<i>Magyar Általános Gépgyár</i> ; magyar repülőgépgyár 1916-tól.
MALERT	—	<i>Magyar Légiközlekedési Részvénytársaság</i> ; magyar légitársaság, 1922-től gyakorlatilag 1944-ig (jogilag 1946-ig); e rövidítés 1931-től volt hivatalos használatban; járatainak központja Budapest nemzetközi repülőtere volt.
MALÉV	—	<i>Magyar Légiközlekedési Vállalat (Magyar Légiközlekedési Vállalat Részvénytársaság)</i> ; magyar légitársaság, 1955. novemberétől gyakorlatilag 2012. februárig (jogilag 2018-ig); járatainak központja Budapest nemzetközi repülőtere volt.
MARE	—	<i>Magyar Repülőgépgyár Részvénytársaság</i> ; magyar repülőgépgyár 1914-től (német megnevezésének ismertebb rövidítése UFAG volt).
MASZOVLET	—	<i>Magyar-Szovjet Légiközlekedési Részvénytársaság</i> ; magyar-szovjet légitársaság, 1946-tól 1955. novemberéig (átalakítását követően MALÉV néven működött tovább); járatainak központja Budapest nemzetközi repülőtere volt.
MEA	—	<i>Middle East Airlines – Air Liban S. A. L.</i> ; libanoni légitársaság 1945-től napjainkig; járatainak központja Bejrút repülőtere.
ML Rt.	—	<i>Magyar Légiközlekedési Részvénytársaság</i> ; magyar légitársaság, 1922-től 1944-ig, e rövidítés 1922. és 1931. között volt hivatalos használatban; járatainak központja Budapest nemzetközi repülőtere volt.
MH	—	<i>Magyar Honvédség</i> , a magyar fegyveres erők megnevezése 1950-ig, majd 1990-től (közte a <i>Magyar Néphadsereg</i> nevet viselte / viseli).
MHSz	—	<i>Magyar Honvédelmi Szövetség</i>
MN	—	<i>Magyar Néphadsereg</i> , a magyar fegyveres erők megnevezése 1951. és 1990. között (előtte és utána a <i>Magyar Honvédség</i> nevet viselte / viseli).
MSzMP	—	<i>Magyar Szocialista Munkáspárt</i> , magyar kommunista állampárt 1956. november és 1990. eleje között.
MTI	—	<i>Magyar Távirati Iroda</i> , magyar állami hírvégnyökség 1881., illetve 1918. óta, jelenleg zártkörűen működő részvénytársasági formában.
NAV	—	<i>Nemzeti Adó- és Vámhivatal</i> , többek között a magyar államhatár vámellenőrzéséért is felelős főhatóság, 2011. január 1-től.
OLLP	—	<i>Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokság</i> , a <i>Magyar Néphadsereg</i> légtérfigyelést és –védelmet ellátó magasabbegysége, 1955 és 1957 között
OLP	—	<i>Országos Légvédelmi Parancsnokság</i> , a <i>Magyar Néphadsereg</i> légtérfigyelést és –védelmet ellátó egysége, 1949 és 1955, valamint 1957 és 1973 között
OLT	—	<i>Ostfriesische Lufttransport GmbH.</i> , (nyugat)német légitársaság 1929-től (neve 2011-ben OLT Express Germany-ra változott)
OPK	—	<i>Határőrség Országos Parancsnoksága</i> , a magyar határőrség országos, központi irányító szerve 2007. év végi megszűnéséig.
OPP	—	<i>Országos Pénzügyi Parancsnokság</i>

OPVP	— Országos Pénzügy- és Vámőri Parancsnokság
ORFK	— Országos Rendőr-főkapitányság, a magyar rendőrség országos, központi irányító szerve 1977. áprilisától (feladatai jelentős részét korábban a <i>BM II. Főcsoportfőnöksége</i> látta el), vezetője a rendszerváltásig a belügyminiszter közbiztonsági helyettese is volt.
ORISz	— Országos Repülésirányító Szolgálat, polgári és katonai légiforgalmi irányító szolgálat 1964-től.
ÖLAG	— <i>Oesterreichische Lufverkhers Aktiengesellschaft</i> , osztrák légitársasági vállalat a két világháború közötti időszakban.
Pan Am	— <i>Pan American Airways</i> , majd a neve 1950-től <i>Pan American World Airways, Inc.</i> ; az Amerikai Egyesült Államok egyik legjelentősebb légitársasági vállalata 1927-től 1991. decemberéig.
PV	— Pénzügy- és Vámőrség
RBF	— Országos Rendőr-főkapitányság Repülőtéri Biztonsági Főigazgatósága
RBSZ	— Országos Rendőr-főkapitányság Repülőtéri Biztonsági Szolgálat
REBISz RBSz	— Rendészeti Biztonsági Szolgálat Repülőtéri Biztonsági Szolgálat
RRI	— Repülőtéri Rendőr Igazgatóság; a Magyar Rendőrség főkapitánysági jogállású területi szerve, kifejezetten a budapesti légikikötőhöz kapcsolódó rendvédelmi feladatok ellátására létrehozva, 2008-tól.
SABENA	— <i>Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne</i> , belga légitársasági társaság, 1923-tól 2001-ig.
SAS	— <i>Scandinavian Airlines System</i> ; svéd-dán-norvég légitársasági társaság, 1946-tól napjainkig.
SzEB	— Szövetséges Ellenőrző Bizottság, az 1945. januári fegyverszünet rendelkezéseinek betartását ellenőrző háromhatalmi katonai szervezet 1947. őszeig.
TABSO	— <i>Транспортно-авиационно българо-съветско обединение (ТАБСО)</i> ; transzportno-aviációnno bolgáro-szovjetszko obedinenie); bolgár-szovjet (1947-től 1954-ig), majd bolgár (1954-től 1967-ig) légitársasági társaság neve, amelyet 1968-ban <i>Balkan Bulgarian Airlines</i> -ra módosította (amely 2002-ben szüntette meg üzemszerű működését); menetrend szerinti járatainak elsődleges központja Szófia nemzetközi repülőtere volt.
TAROM	— <i>Transporturi Aeriene Române</i> (később <i>Transporturi Aeriene Române S.A.</i> ; román légitársasági társaság, 1954-től napjainkig; járatainak elsődleges központja Bukarest nemzetközi repülőtere.
TARS	— <i>Societatea de Transporturi Aeriene Româno-Sovietice S.A.</i> ; román-szovjet légitársasági társaság, 1945-től 1954-ig (átalakítását követően <i>TAROM</i> néven működött tovább); járatainak elsődleges központja Bukarest nemzetközi repülőtere volt.
UFAG	— lsd. <i>MARE</i>
VIP	— A „very important person” angol kifejezés rövidítése, amely a légi közlekedésben jellemzően azokat az utasokat jelöli, akik beosztásukból, meghívójuk közbenjárásából vagy a megfizetett többlet díj ellenében az általános utasforgalomtól elkülönített szolgáltatásokat (külön helyszínen vagy elsőbbségi határforgalom- és utasbiztonsági ellenőrzés, pihenő- és váróhelyiség, tárgyaló, étkezés, stb.) biztosítanak.
VP	— Vám- és Pénzügyőrség, a vámellenőrzésért is felelős magyar rendvédelmi szerv elnevezése 1966. február 5-től.
VPOP	— Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága, a vámellenőrzésért is felelős magyar rendvédelmi szerv központi irányításának elnevezése 1966. február 5-től.

Egyes magyarországi repülőterek mutatója

Az alábbi mutatóban egyes magyarországi repülőterek, leszállóhelyek történetét, kapcsolódó eseményeit ismertető részletek oldalszámai kerülnek közlésre. A minden-kori budapesti nemzetközi repülőterek ide nem kerültek kigyűjtésre, így a budaörsi repülőtér esetében is csak az 1950. májusát követő említések megtalálási helyei kerültek ismertetésre. Kapcsos zárójelek között az az oldalszám olvasható, amelyen csak a lábjegyzetben került említésre az adott repülőtér, leszállóhely.

Arad (1918 előtt)	— 25. p.
Albertfalva	— 29., 36., 38., 51. p.
Balatonkiliti, lsd. Siófok·Balatonkiliti	
Békéscsaba	— [314.], 338., 340., [365.], 398–399. p.
Budaörs (1950-től)	— 140., 142., 188., 210., 244., 259., 319–320., 325–326., 328–329., 340–341., 398–399., 419., 432. p.
Csepel	— [69.], 72., 133. p.
Debrecen	— 35., 73., [130., 136.], 151., 178., 211., 237., 246., 311., 319–320., 340., 352–353., 361., 374–376., 378.–379., 390–391., 394–396., 398–399., 405., 407–408., 411., 416., 418–419., 421–422., 426., 430., 432–435., 438–444., 446–447., 449–454., 458–460., 464–465. p.
Dunakeszi	— [136–137., 215.], 259., 341., 432. p.
Ferihegy (1950-ig)	— 89., 105–106., 112–113., 116., 117., 119., 125., 133. p.
Fertőszentmiklós	— 347., 398–399. p.
Győr-Pér	— 33., 36., [127., 130.], 340., 377., 398–399., 430., 442. p.
Kaposújlak	— 323., 338–339., 342. p.
Kecskemét	— 210., 222., 339., 341., 398–399., 435. p.
Mátyásföld (1937-től)	— 89–90., 92–93., 108., 117., 119., 122., 124–126., 130. p.
Miskolc	— 42., [125., 130.], 222. p.
Pécs-Pogány	— 340., 342., 381–382., 391., 398–399., 408–409., [442.] p.
Rákosmező	— 18–19., 29., 36., 38., 51. p.
Sármellék	— 309., 319–320., 335–336., 338., 349., 351–352., 359., 374–375., 380., 393–394., 395–396., 398–399., 402–403., 405–409., 420., 428., 431–432., 439–440., 445., 447. p.
Siófok·Balatonkiliti	— 83–84., 95., [125.], 135., 175–176., 292–293., 311., 321–322., 340–342., 351., 395., 398–399. p.
Szeged	— [39.], 42., 66., [77., 125., 127., 130., 175.], 323., 340., 342., 348., 377., 398–399. p.
Szombathely	— 37., [39.], 42., 47., 49., 67., [125., 127., 130., 135.], 187., [289.] p.
Taszár	— 216., 322–323., 338–339., 342., [348.], 395. p.
Tököl	— 158., 161., 232., 328., 339., 341., 432. p.
Zalavár, lsd. Sármellék	

A budapesti központi repülőterek forgalmi adatai részletezésének mutatója

Az alábbi mutatóban a budapesti központi repülőterek forgalmi adatainak részletezését tartalmazó oldalszámok kerülnek közlésre.

Budapest-„Budaörs”	— <u>1937. évi</u> : 93. p.; <u>1938. évi</u> : 95–97. p.; <u>1939. évi</u> : 96–97., 100–101. p.; <u>1940. évi</u> : 107–108. p.; <u>1941. évi</u> : 112. p.; <u>1949. évi</u> : 140. p.; <u>1950. évi</u> : 142. p.
Budapest-Ferihegy	— <u>1950. évi</u> : 142. p.; <u>1955. évi</u> : 152–153. p.; <u>1956. évi</u> : 153. p.; <u>1957. évi</u> : 166–167. p.; <u>1958. évi</u> : 167. p.; <u>1960. évi</u> : 178–179. p.; <u>1961. évi</u> : 179–180. p.; <u>1965. évi</u> : 198. p.; <u>1970. évi</u> : 212–213. p.; <u>1974. évi</u> : 249. p.; <u>1975. évi</u> : 251. p.; <u>1980. évi</u> : 262. p.; <u>1985. évi</u> : 283. p.; <u>1989. évi</u> : 293. p.; <u>1990. évi</u> : 308. p.; <u>1991. évi</u> : 308. p.; <u>1995. évi</u> : 333. p.; <u>2000. évi</u> : 352. p.; <u>2005. évi</u> : 373–374. p.; <u>2007. évi</u> : 382–383. p.; <u>2010. évi</u> : 407. p.; <u>2013. évi</u> : 421. p.; <u>2015. évi</u> : 429. p.; <u>2016. évi</u> : 430. p.; <u>2017. évi</u> : 440–441. p.; <u>2018. évi</u> : 441. p.; <u>2019. évi</u> : 441. p.
Budapest-Mátyásföld	— <u>1922. évi</u> : 43. p.; <u>1923. évi</u> : 50. p.; <u>1924. évi</u> : 50. p.; <u>1925. évi</u> : 61–62. p.; <u>1926. évi</u> : 61–62. p.; <u>1929. évi</u> : 63–64. p.; <u>1930. évi</u> : 79. p.; <u>1932. évi</u> : 79. p.; <u>1933. évi</u> : 79. p.; <u>1935. évi</u> : 81–82. p.; <u>1937. évi</u> : 93. p.
Budapest-Szent Gellért tér	— <u>1923. évi</u> : 48., 50. p.; <u>1924. évi</u> : 48., 50. p.; <u>1925. évi</u> : 48., 61. p.; <u>1926. évi</u> : 61. p.

Köszönet

Ezúton szeretnék köszönetet mondani mindazoknak, akik a kutatásaimat és e könyvem megírását bármilyen módon segítették, elősegítették, különösen az adatközlőknek akár névvel, akár nevük rejtését kérve tették azt. Köszönetemet fejezem ki EISRICHT Zórának és VERECKEI Bálintnak az angol fordításért és lektorálásért, valamint GÁSPÁR Lászlónak.

Köszönet továbbá mindazon személyeknek, intézményeknek és vállalkozásoknak is, akik és amelyek lehetővé tették korabeli kiadványok (jogszabályok, menetrendek, újságcikkek, jelentések, stb.) világháló útján történő hozzáférését, amely számos esetben segítette és megkönnyítette munkámat.

Som Krisztián

A szerző által minden jog fenntartva! A szerző írásbeli engedélye nélkül a (papír alapú vagy elektronikus változatú) könyv egésze, illetve semelyik részlete sem fordítható le, sokszorosítható, újra kiadható, továbbítható vagy terjeszthető semmilyen formában, sem elektronikus, mechanikus vagy más eszköz által, beleértve a fénymásolást és nyomtatást is.

All rights reserved by the author! No part of this book, neither the whole publication (printed or electronic version) may be translated, reproduced, reprinted, transmitted, or distributed in any form or by any electronic, mechanical or other means, including photocopying and printing, without written permission from the author.

A kereskedelmi légiközlekedés első fénykora, az 1930-as évek közlekedési hirdetéseinek stílusát felidéző könyvborító és a mellékletek térképei SOM Krisztián munkája.

Kiadja: SOM Krisztián / Budapest, 2020 / som.krisztian@hotmail.com

Kiadványterv: SOM Krisztián

A kézirat lezárva: 2020. május 5.

A könyv formátuma: B5 – A két kötet terjedelme: 60,775 (A5) ív

A papír minősége: 80 grammos ofszetpapír

Készült: 16 nyomtatott és sorszámozott példányban, példányonként két kötetben, illetve elektronikus változatban, a két kötet egy fájlban.

A szerző e könyvében bemutatja a légi közlekedés és az ezzel megvalósított határforgalom kialakulását és fejlődését. Ezeken túlmenően, a hazai és a külföldi vállalatok által magyar repülőterekre bonyolított nemzetközi járatok módosulásait is részletesen ismerteti. Természetesen, ezzel párhuzamosan a légi járművel külföldre utazók magyarországi ellenőrzésének szabályait, a végrehajtó hatóságok szervezeti változásait és munkájuk átalakulását is részletezi. A szerző nem feledkezett meg az eddigi úrutazásoknak a határforgalom szemszögéből történő vizsgálatáról sem. A 2019. év utolsó napja utáni időszak eseményei, köztük a rendkívüli változást hozó ún. új koronavírus kezdeti hatásai az utószóban kerültek ismertetésre.

