

Magyar polgári An-26-os repülőgépek

Miközben a magyar katonai An-26-os repülőgépek sokak számára ismertek, a polgári életben alkalmazott gépekről – érdekes módon – ennél jóval kevesebben tudnak. Pedig idáig összesen tíz An-26-os került magyar lajstromba az Aviaexpress, a City Line Hungary és a BAsE Kft. üzemeltetésében. E gépeket mutatom most be a lajstromjelek ábécé szerinti sorrendjében.



A magyar lajstromjelű repülőgépek előtt egy „kakukktójjással” kell megismerkednünk. A képen látható 4407 gyártási számú gép lett volna ugyanis a legelső magyar polgári An-26-os, amit az Aviaexpress nevű társaság bérelt Ukrajnából. A Hatóság a HA-TCM előzetes lajstromjelet jelölte ki a számára 2000 májusában, ám a gép nem felelt meg, és nem került magyar lajstromba.



A HA-TCM lajstromjelet végül egy másik üzemeltető, a City Line Hungary egyik repülőgépe kapta meg 2006 szeptemberében. Fényképem akkor készült. A 14009 gyártási számú, An-26B típusú repülőgépet 1985-ben gyártották, és előzőleg az UR-ELI ukrán lajstromjelet viselte.



Az Aviaexpress két An-26-os repülőgépet kívánt magyar lajstromba helyezni 2000-ben. A(z első) HA-TCM esetéről már esett szó, a másik repülőgépnek a HA-TCN lajstromjelet jelölték ki. A 7705 gyártási számú, 1979-ben készült repülőgép egykoron a Szovjetunióban katonai gépként szolgált kék 20-as fedélzeti számmal, majd Ukrajnában a Kroonk Airline színeiben repült UR-26244 lajstromjellel. A repülőgép 2000 decemberében vette fel a magyar lajstromjelet. A fényképen a legelső festésmintájában látható Ferihegyen 2001 májusában, Tu-154-es gépek társaságában.



A HA-TCN festését 2002 áprilisában módosították: a kék és a sárga csíkok világosabbak lettek a korábbiaknál. A repülőgép üzemeltetését 2003 májusában egy új cég, a City Line Hungary vette át. A képen már a módosított festéssel és az új üzemeltető feliratával látható Ferihegyen, amint éppen az egyik útból érkezik, és fordul jobbra a felvezető autót követve 2004 februárjában.



A City Line Hungary egy új arculatot vezetett be 2005-ben. Ennek megfelelően a HA-TCN 2005 októberében megkapta a legújabb és a mindmáig viselt piros-kék csíkos festésmintáját, amint az a képen látható. A fényképet 2007 májusában készítettem, amikor a repülőgép a ferihegyi új műszaki előtéren állt. E sorok írásakor a repülőgép rendszeresen közlekedik Budapestről.



A magyar katonai An-26-osok közül egy gép került magyar polgári lajstromba. Az egykoron 208-as oldalszámmal szolgált repülőgép egy kijevei nagyjavítást követően, 2005 júniusában vette fel a HA-TCO lajstromjelet. Eleinte a Hegedűs Kft. tulajdonában végzett repüléseket a City Line Hungary társaság járatain. A képet 2005 szeptemberében készítettem Ferihegyen. A repülőgép jelenleg is gyakori vendég Budapesten, a Liszt Ferenc nemzetközi repülőtéren, immár a City Line tulajdonában. A vezérsíkon a Hegedűs feliratot már City Line-ra cserélték.



A HA-TCP lajstromjelű repülőgépet is a City Line Hungary üzemeltette. Az 1982-ben készült, 12703 gyártási számú, An-26B típusú repülőgép 2004 júniusában került magyar lajstromba. Ahogyan a HA-TCN, úgy ez is a Kroonk Airline színeiben repült előzőleg. Ukrán jele UR-26129 volt. A City Line piros-kék csíkos festésmintáját 2006-ban ez a repülőgép is megkapta; ám nem sokáig viselhette, mert 2007 decemberében visszakerült Ukrajnába, UR-KVI lajstromjellel. A fényképen 2004 júniusában látható Ferihegyen, még az eredeti festési mintájában.



A HA-TCS lajstromjelű repülőgépet is a City Line társaság vette bérbe Ukrajnából. Az előzőleg UR-DWA lajstromjelű, An-26B típusú, 13905 gyártási számú gépet 1984-ben gyártották. Képe a magyar lajstromba vételének napjaiban mutatja, 2006 áprilisában. Eleinte fehéren repült. (A HA-TCR egy a City Line-nak kijelölt előzetes lajstromjel volt csupán. Ilyen gép még nincs.)



Az üzemeltető City Line Hungary kék színű díszítő csíkokkal és City Line Europe feliratokkal látta el az addig fehér színű, HA-TCS lajstromjelű repülőgépet 2007 júniusában. Fényképem 2008 júliusában Ferihegyen készült a repülőgépről, amint az a műszaki előtéren várakozott.



A City Line által használatba vett An-26-os repülőgépek között idáig a HA-TCT volt az utolsó. 1984-ben készült 13505 gyártási számmal, típusa An-26B. Magyarországra UR-ELA ukrán lajstromjellel érkezett 2006 szeptemberében, és a Hatóság rögtön magyar lajstromba is vette. Az üzemeltetés során feliratokat nem helyeztek el a repülőgépen, és a fehér festését végig megőrizte. A fényképet 2007 augusztusában készítettem a Ferihegyi repülőtéren.

(A sorban következő HA-TCU és HA-TCV lajstromjeleket idáig még nem jelölte ki a Hatóság.)



2006-ban egy másik üzemeltető, a Budapest Aircraft Service (BASE) Kft. vett használatba An-26-os repülőgépeket, összesen négy darabot. A repülőgépek 2006 januárjában moldáv lajstromjel-ekkel érkeztek, ám a képen látható repülőgép csak 2006 júniusában került hivatalosan magyar lajstromba, HA-TCW lajstromjellel. A 12602 gyártási számú An-26B 1982-ben készült, és az előző lajstromjele ER-AFN volt. A képet 2006 májusában készítettem a lajstromba vételi eljárás alatt.



A HA-TCX lajstromjelű An-26-os repülőgép szintén 2006 júniusában került magyar lajstromba. A repülőgép 1980-ban 9510 gyártási számmal készült; Magyarországra ER-AZF moldáv lajstromjellel érkezett. A másik három repülőgéptől eltérően ez nem viselte az előző, Jet Line International nevű üzemeltető kék-fehér színű, ferde csíkos festésmintáját.



A BAsE Kft. által üzemeltetett harmadik repülőgépet 1979-ben gyártották 8205 gyártási számmal. Magyarországra ER-AZR moldáv lajstromjellel érkezett. Magyar lajstromba HA-TCY lajstromjellel 2006 áprilisában vették, a képet akkor készítettem. Az előző üzemeltető Jet Line International felirata még szerepel a repülőgépen. A többi géptől eltérően piros a függőleges vezérsík csúcsa.



A lajstromozó Hatóság a HA-TC jelsort két részre bontotta, és a BAsE Kft. gépei számára a lajstromjeleket a jelsor végéről visszafelé jelölte ki. Ezért a sorrendben negyedik, HA-TCZ volt valójában az első: 2006 februárjában került magyar lajstromba. Ez egy 1983-ban gyártott An-26B volt 13306 gyári számmal, és ER-AZV moldáv jellel érkezett. Képem 2007 márciusában készült. Európai Uniós nyomásra azonban a BAsE Kft. üzemeltette négy gép légi alkalmassági engedélyét vissza kellett vonni 2008 januárjában, majd a gépek a szovjet utódállamokban leltek új otthonra.

E sorok írásakor már csak a City Line társaság üzemeltet a polgári életben An-26-os repülőgépeket. A kijevei nagyjavító üzemmel együttműködve sikeresen alakította át a gépeit a legújabb Európai Unió követelményeknek megfelelően abból a célból, hogy az An-26-os gépei továbbra is részt vehessenek a nemzetközi légi forgalomban. Habár a City Line már B-737-es repülőgépek felé „kacsintgat” – jelenleg egy ilyen gépe van HA-LEW lajstromjellel, amit akár be is székezhethet utasszállítás céljából –, az An-26-os repülőgépei remélhetően még egy jó ideig repülni fognak.

Mára már csak kettő polgári An-26-os repülőgép repül magyar lajstromjellel: a HA-TCN és a HA-TCO. A City Line gépparkjából a HA-TCS lajstromjelű repülőgép 2009 októberében, a HA-TCM és a HA-TCT, fehér színű gépek pedig 2011 márciusában visszatértek Ukrajnába, ahol visszakapták az előzőleg viselt ukrán lajstromjeleiket (UR-DWA, UR-ELI és UR-ELA).



Ahogy az összeállítás legelső fényképe, úgy ez az utolsó is egy „kakukktózás”. A képen a City Line HA-LEW lajstromjelű repülőgépe és a nyitott teherajtón keresztül a beszékezett utastér – a tehertér – látható 2011 januárjában Ferihegyen. Ez a repülőgép egy régi, 1974 májusában gyártott, 200-as változatú B-737, ami a pályafutása során megjárta már Európán kívül Ausztráliát, Dél-Amerikát és Észak-Amerikát is. Noha a koránál fogva a repülőgép selejtezése nagyon közeleg, a City Line már újabb Boeing-ok üzembe állításán gondolkodik...

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

2011. VII. 8.