

Leszállás Ferihegyen



Húszan-huszonötön ha vagyunk a Ferihegyi repülőtér kellős közepén, ki nézelődik, ki a magyarokatokat hallgatja. Hirtelen fölmorajlik-dübörög a levegő, majd idegborzóító sívítás közben a TU 154-es orra meredek szögben fölemelkedik. A kecses vonalú hatalmas MALÉV-gép a fölünk hajtásnyira levő kifutópályára déli végéről rugaszkodott neki, s közvetlen közelünkben könnyedén furja bele magát az ég kékségébe. Pompás látvány. Még a hatása alatt vagyok, de máris újabb erős süvöltés támad a dobhártyámnak, amely hosszan elnyújtott füttyülésbe halkul: Vecsés irányból „küszöböt fogott” egy Boeing és 250-300 kilométeres sebességgel száguld el mellettünk a betonon. Néhány pernyi szünet csak, aztán egy IL 18-as vág neki az útnak, rögtön utána egy TU 134-es száll le Ferihegyre.

Adatokat kérünk. Idén a nyári hónapokban heti 280-300 különféle típusú repülőgép fordult meg Ferihegyen, azonban 500-at is tudtak volna fogadni. A gépforgalommal tehát egyelőre nincs baj, annál nagyobb gondot jelentenek az utasok. Reggel 8-10 óra tájban mindig akkora a zsúfoltság, hogy mozogni is alig lehet. Eppen azért építkeznek most javában, hogy a tranzitvárótermet kétszeres nagyságúra bővítsék. Jellemző: 1957-ben a MALÉV gépei 80 ezer utast szállítottak, most pedig az a cél, hogy mintegy másfél millió ember kulturált fogadását, elhelyezését tegyék lehetővé.

A rómaiak Mercuriust, a kereskedőj istenét bokából kinőtt szárnyakkal ábrázolták, alighanem a gyorsaság szimbólumaként. A MALÉV is forgalmi és kereskedelmi vállalat, így közvetlenül érdekelt abban, hogy a béke és a jóakarát szárnyain minél több embert szállítson el jó barátokat, üzlettársakat látogatni, szép tájakban, városokban gyönyörködni. Évente mintegy 20 százaléka a vállalat növekedése, mégis egyike a legkisebbnek, a KGST-államok légiforgalmi vállalatai között. Jelenleg 14, nagyobbbrészt korszerű géppel bonyolítják le a forgalmat, ehhez az állományhoz azonban hamarosan két darab TU 134-es és három darab TU 154-es gépet vásárolnak. Hogy ez milyen sokba kerül, hadd érkezzem azzal, hogy a TU 154-esek ára egyenként 240 millió forint. De megéri, mert a MALÉV sok millió dollárt hoz a népgazdaságnak. Mostanában az áruszállítás iránti érdeklődés is megnőtt. Egyedül a Bábólnaj Allami Gazdaság annyit tojtást és naposcsibét exportál, hogy szállítási igényeit alig tudják kielégíteni. Azt tervezik, hogy a ma már lassúnak számító, óránként mindössze

650 kilométeres sebességgel „döcögő” IL 18-asokat — az ülések és kárpitok leszedésével — fokozatosan átalakítják áru fuvarozásra.

Vajon miért szüntették meg a belföldi légiforgalmat, hiszen a MALÉV 15. évfordulóján megjelent kiadványban még ez olvasható: „Néhány esztendő alatt Miskolc, Pécs, Zalaegerszeg főterein is otthonossá váltak a repülőtéri autóbuszok — természetessé vált az is, hogy csaknem minden járat férőhelyeit napokkal előbb lefoglalják.”

Most azt mondják, deficit-es volt. Újabban tanulmányokat készítenek ugyan, miképpen lehetne újra kezdeni a belföldi légiközlekedést, de anyagi okok miatt aligha lesz könnyű. Egyébként is oly rövidék nálunk a távolságok, hogy nem indokolt. Úgy vélik, Szegedre hamarabb el lehet jutni vonat-tal, ha az autóbuszozást is beleszámítjuk. Talán a nehezebben elérhető Zalaegerszegnek jó lenne egy járat, oda azonban oly kevés az utas, hogy a mai nagy gépekkel ez csak ráfizetéses lenne.

Ez az egyik szemlélet. A másik ugyancsak a MALÉV vezetőknek körében tartja magát. Eszerint a nagyobb magyar városokat igenis lehetne kapcsolni a légiforgalomba. Természetesen nem nagy hatósugarú, merev szárnyú gépek indításával, hanem 30-40 személyes helikopterrel. Valamivel költségesebb ugyan, de mivel a közutaink úgyszólván zsúfoltabbak — s alig remélhető, hogy korszerűsítésben követni tudják a rohamos motorizációt — megérné. A Szovjetunióban is van már erre példa. Nem kell hozzá drága kifutópályák, a helikopter viszonylag kis helyen, akár egy magasház tetejére is képes leereszkedni a város közepén.

De nézzük a jelent! Tudnak látogatni, szép tájakban, városokban gyönyörködni. Évente mintegy 20 százaléka a vállalat növekedése, mégis egyike a legkisebbnek, a KGST-államok légiforgalmi vállalatai között. Jelenleg 14, nagyobbbrészt korszerű géppel bonyolítják le a forgalmat, ehhez az állományhoz azonban hamarosan két darab TU 134-es és három darab TU 154-es gépet vásárolnak. Hogy ez milyen sokba kerül, hadd érkezzem azzal, hogy a TU 154-esek ára egyenként 240 millió forint. De megéri, mert a MALÉV sok millió dollárt hoz a népgazdaságnak. Mostanában az áruszállítás iránti érdeklődés is megnőtt. Egyedül a Bábólnaj Allami Gazdaság annyit tojtást és naposcsibét exportál, hogy szállítási igényeit alig tudják kielégíteni. Azt tervezik, hogy a ma már lassúnak számító, óránként mindössze

Szovjet tudományos küldöttség Szegeden

A magyar-szovjet tudományos-műszaki együttműködés jubileuma alkalmából hazánkban tartózkodó szovjet tudományos küldöttség tagjai közül V. D. Lavrentjev, a leningrádi Üvegipari Kutató és Tervező Intézet igazgatója, L. Koszjak, a moszkvai Építőanyagipari és Kerámiai Kutató Intézet igazgatóhelyettese tegnap hétfőn délután Szegedre ér-

Azt hiszem, ezzel választ adtam a kérdésre.”

A hangárok, radarok, klímszolgálopételek, üzemanyag-tárolók megtekintése után alaposan szemügyre vettük az egyik piros-fehérvörös felségjelű TU 154-est is. Negyvennyolc méter hosszú, a súlya pedig — teljes terheléssel — eléri a 90 tonnát. A három gázturbinás sugárhajtóművet a törzs hátulján helyezték el, ami azt jelenti, hogy a dübörgés-szerű zaj az utastérben nem hallható. Általában 950 kilométeres sebességgel repül, 10-11 ezer méter magasságban.

Benéztem a pilótafülkébe, de ezzel nem sokkal lettem okosabb. A műszerek szédítő kavalkádjára emlékszem csupán és erre az információra: a legkorszerűbb navigációs, hírközlő és ellenőrző berendezések oly minimálisra csökkentik a hiba lehetőségét, hogy ezen a gépen a legrosszabb időjárás viszonyok között is biztonságos az utazás és a leszállás.

Elterjedt szokás telefonon érdeklődni a Ferihegyi repülőtérrel, hogy például Kovács Pál a brüsszeli géppel megérkezik-e. De kár a fáradságot, úgysem tudják megmondani. Nincs utaslista. Sőt — bármennyire furcsa — a repülőtér arról sem tud felvilágosítást adni, hogy a menetrend szerinti járatokon kívül mely repülőtér mikor indít gépet Ferihegyre. A repülőgép csak Magyarország határán jelzi, hogy jön és leszállást kér. És néha bizony jó ideig keringhet, mire megkapja az engedélyt.

A MALÉV igazgatósága tovább akarja növelni a repülőtér kapacitását. Tervezi, hogy a következő öt éves tervben egymilliárd forintért új kifutópályát épít a mostanilag 1600 méterre. Valamivel több mint három kilométer hosszú és 60 méter széles lesz az is.

Es akkor akár heti ezer gépet is fogadhat majd a magyar légikikötő.

F. Nagy István

Testvéri találkozás

A Szovjetunióba látogató magyar párt- és kormányküldöttség körülbelül akkor lép a moszkvai repülőtér betonjára, amikor éppen harminc esztendeje annak, hogy a felszabadító szovjet hadsereg egységei Batonyánál, meg Csanádpalota és Új-Nagylak táján átlépték a magyar határt, és megkezdődött Magyarország felszabadítása. Igaz, az ilyen legmagasabb szintű találkozókon, tárgyalásokon, a világpolitikai szótár szerint csúcstalálkozókon, a visszapillantásnak, a múlt kérdéseinek aligha juthat döntően fontos szerep. A munka, a megbeszélések fő témája a jelen és a jövő, a szocialista építőmunka legjobb feltételeinek megvizsgálása, gyakorlati kidolgozása. Mégis bizonyos, hogy ha csak a tárgyalások szellemében is, de jelen lesz a moszkvai tanácskozóteremben ez a harminc esztendővel ezelőtti történelmi forduló. Hiszen a magyar milliók életének és munkájának alakulásában éppen ez hozta meg a lehetőséget, hogy végre a nép javára, a nép vágyainak megfelelő úton induljon tovább az élet és a munkánk, a magyar dolgozó ne csak tárgya, hanem formálója is legyen sorsának.

Élet és alkotómunka egyébként úgy formálódott, alakult az elmúlt három évtizedben, hogy a magyar munkásosztály és a pártja által vezetett ország egyre inkább része és részese lett egy nagyobb családnak, a szocialista közösségnek és építő tevékenységének. Büszkén emlegették jelszóból mindennapi valósággá lett a munkás-nemzetköziség. Alapja természetesen az, amit tömör pontossággal úgy fejezhetünk ki, hogy az internacionalizmus, elsősorban a Szovjetunió iránti kapcsolat ösztönésén és bensőségességén mérhető le. Az elmúlt három évtized bebizonyította, milyen új világot képes teremteni a szocializmus útját választott azoknak a népeknek nagy családjá, amely szoros szövetségben az első és legnagyobb szocialista országgal, a Szovjetunióval, a gyakorlatban valósítja meg a proletár internacionalizmus elveit.

Természetes, hogy a magyar párt- és kormányküldöttség mindenekelőtt a magyar-szovjet kapcsolatokról, együttműködésünk szinte az élet minden területére kiterjedő témáiról tárgyal majd. Szóba kerül nyilván a magyar gazdaságföldrajzi térképnek az az immár meghatározó fontosságú vonalhálózata, amelyet a szocialista magyar népgazdaság vérellátó érhálózatának is nevezhetünk. A két Barátság-közalvezetékre gondolunk, amely Kujbisev tájáról, meg a szibériai olajvezetékéről hozza az olajat magyar földre. A Testvériség-gázvezeték végtelen csökigőire, amelyek energiaellátásban és vegyipari nyersanyagellátásban, a Béke elektromos távvezetékre, amelynek surrogó dróttjai a villamosáram-ellátásban adnak életet és munkát a magyar gazdaság számára. Néhány példa a sok közül a Barátság, Testvériség és Béke szép szavaival elnevezett három hálózat. A felsorolást még sokáig lehetne folytatni.

Aki végigpillant a mai magyar valóságon, azaz városaink és falvaink új utcáin, lakónegyedei derűs, világos színeiben, jó ha tudja: jelenleg mintegy százezer szovjet gép dolgozik a magyar építőiparban. Aki elgondolkozik azon, hogy a szovjet-magyar együttműködés az alumíniumiparban, a szovjet segítség az olefinprogram megvalósításában mit jelent a magyar gazdaság számára, az megérti: a felszabadulás három évtizede alatt megtett úton eddig is csak úgy tudunk elretörni, ha a szocialista nagyhatalom baráti, testvéri segítségét, a magyar-szovjet együttműködést tekintjük munkánk legfontosabb elemeinek.

A magyar szovjet barátság úgy kapcsolódik a szocialista testvérországok együttműködéséhez és egyre összehangoltabb alkotómunkájának szilárd rendszeréhez, mint a jól működő szerkezet fogaskerekei egymásba. A magyar-szovjet barátság önmagában is a hazai fejlődés legfontosabb hatóereje; egyúttal része a szocialista közösség kapcsolathálózatának, és ezzel a kor kételkedő megkötésével ez a szocialista integrációra törekvő országok közössége már ma is döntő fontosságú része a világgazdaságnak: Földünk területének 18,5, a világ népességének 10%-a tartozik ide, ám a világ ipari termelésének egyharmada, a világ nemzeti jövedelmének egynegyede jut a szocialista közösség országaira. S mivel a szocialista integráció éppen mostanában kibontakozó folyamata a termelészökök társadalmi tulajdonára és a népgazdaság tervszerű fejlesztésére épül, a szocialista gazdaság magas növekedési ütemét figyelembe véve előrelátható, hogy milyen hamar, másfél évtizednyi munka után lesz az anyagtermelés legelőbb szektorában a szocialista közösség országai a vezető pozíció.

Ennek a közös holnapnak a megtervezése, a holnapoz vezető út részleteit kidolgozó szakemberek számára adandó politikai iránymutatás a fő feladata a szocialista országok párt- és állami vezetői közötti legmagasabb szintű találkozóknak. A világot meg-megrázó elmentéket, nem egyszer fegyveres összetűzéseket, politikai-társadalmi robbanások közepette a szocialista közösség alkotómunkája — és a közösség vezetőinek találkozó — állandó jellemzői annak, hogy a testvéri szocialista országok kollektív erőfeszítéseivel is hozzá kívánunk járulni a nemzetközi feszültség enyhítéséhez, a nemzetközi együttműködés bővítéséhez.

A magyar párt- és kormányküldöttség mostani szovjetunióbeli útja is ezt szolgálja: a szocialista testvérországok együttműködésének, benne a magyar-szovjet kapcsolatok bővítésének megbeszélését, és ennek világpolitikai alátámasztásait, a feszültséget csökkenteni kívánó, egybeghangolt szocialista külpolitika elveinek meg-erősítését.

Kilenc nap alatt 800 ezer látogató

Bezárta kapuit az őszi BNV

Az őszi BNV látogatóinak száma 9 nap alatt meghaladta a 800 ezret.

A vásárendezés és a kiállítások már kora délután megvonták az őszi BNV

gyorsmérlegét. Úgy találták, jól szolgálta a meghirdetésekor kitűzött célt: lehetőséget adott a kereskedelmi vállalatok vezetőinek és szakembereinek arra, hogy egy helyen tekinthessék meg egy-egy szakma 1975-re ajánlott bel- és külföldi áru kínálatát, választékbővítő újdonságokat. A szakmai napok sorozatában az ipar képviselőivel átfogó tanácskozáson beszélhetjük meg a közös gondokat; mód nyílt a már megkezdett, s az újabb üzleti tárgyalások, szerződéskötések lebonyolítására.

Pandúr Ferenc, a BNV igazgatója a következőket mondotta:

— Mind a látogatók, mind pedig a kiállítók, de még inkább a kereskedelmi szakemberei részéről egyöntetű a vélemény, hogy helyes és szükséges volt a szakosítás. Az áruk csoportosítását jó-

este bezárta kapuit, véleményem szerint azonban még szükség van további finomításokra az elkövetkező vásárok idején. A kitűzött célokat a vásárral elértük, s minden eddiginél nagyobb fórumot tudunk biztosítani a rekonstrukciót már végrehajtott, vagy éppen korszerűsített álló könnyűipari vállalatoknak bemutatására. Különösen kedvezőnek ítéltük, hogy ilyen szempontból a vásár már előre is mutatott, s képet adott a könnyűipar későbbi elkövetkezőiéről is. A közönségsiker szempontjából egyébként — véleményem szerint — a bútor- és lakberendezési, az öltözködési, a szabadidő- és a közlekedési jellegű kiállítások állnak a lista élén, s külön elismeréssel.

Az első őszi Budapesti Nemzetközi Vásár vasárnap este bezárta kapuit.