

## A 8633-as szovjet Mi-2 Magyarországon – az első HA-BGH és a HA-BGO

A Magyarországra került számos Mi-2-es helikopter története között talán ezé a legérdekesebb, mivel csak a harmadik magyar lajstromjele lett az „igazi”, amellyel hivatalosan lajstromba vették. A 8633 a gép sorozatszám, ugyanis a 86. sorozatban készült 33. gépről van szó. A teljes gyári száma 548633044 volt, és 1984 áprilisában gyártották oktatóváltozatban. Egykoron a szovjet légierő kötelékében szolgált, ahol kétjegyű, színes oldalszámmal repült.



A szóban forgó Mi-2 RA-01149 orosz polgári lajstromjellel érkezett Hazánkba 1999-ben. A lajstromozó Hatóság a HA-BGD előzetes lajstromjelet jelölte ki a számára, bár e jelet a gép sohasem viselte. Dunakeszin tárolták, ahol 1999. június 13-án készítettem a felvételt.



A helikopter jobb oldali nézetben a Dunakeszi repülőtéren. A Helifoto felirat az előző üzemeltető tevékenységi körére utalt. Érdekes módon a vörös csillag még mindig a gép oldalán volt.



**A Hatóság a Turul Aero Club számára kijelölt HA-BGD előzetes lajstromjelet 2000-ben visszavonta. Mivel az augusztus 20-i légi bemutaton való részvételre a Turul Aero Club szerződött, ezért – a rendelkezésre állt idő rövideje miatt – a jármű egy ideiglenes lajstromjelet kapott – a HA-BGH-t. Az üzemeltető a csillagot leragasztotta, majd így vett részt a helikopter a budapesti ünnepségen. Ez a Mi-2-es vitte az egyik zászlót a Duna felett repülve. Mivel a másik zászlóvivő egy sötétkék Mi-2 volt (a HA-BFR), az egyik híradóban tévesen az hangzott el, hogy a zászlókat egy katonai és egy rendőrségi helikopter vitte. A fényképet 2000. szeptember 3-án készítettem Dunakeszin.**



**Ezen a nem túl jól sikerült képen az első HA-BGH jobb oldali nézetben látható. Erre az oldalra a magyar zászló is felkerült, és a vörös csillag takarása is jobban sikerült, mint a másik oldalon. Lehet, hogy a bal oldalon is volt magyar zászló, csak lefújta a matricát a rotorszél... Ezzel az ideiglenes lajstromjellel én utoljára 2000. november 3-án láttam a helikoptert Dunakeszin. Egy másik Mi-2-esre (ex-8918) 2000. november 12-én került fel a HA-BGH lajstromjel Ferihegyen.**



**A helikopter csak az üzemeltető megváltozása után került hivatalosan magyar lajstromba. A Turul Aero Club helyett a Polgári Védelemért Alapítvány szolgálatába állt, amelynek a HA-BGO előzetes lajstromjel volt kijelölve, és ezért a gép ezt a lajstromjelet kapta, majd így szerzett légi alkalmassági bizonyítványt 2001. június 11-én. A képen Dunakeszin látható 2001. április 1-jén, még mindig a szovjet időkből származott festéssel.**



**Az új lajstromjel fehér színű, és már a magyar zászló sem hiányzik. A kép készítésekor még két hónapja volt hátra a gépnek addig, amíg hivatalosan lajstromba vették. A tüzelőanyag-tartályra már felkerült a nemzetközileg alkalmazott SAR (Search And Rescue) felirat, amely a helikopter leendő kutató-mentő feladatkörére utalt. A helikopter 2001 májusában került el Dunakesziről.**



**A HA-BGO a Siófok-Kilitin megrendezett II. Kötött Géposztályú Műrepülő Európabajnokságot megnyitott légi bemutató résztvevőjeként szerepelt. A gépre akkorra már felkerült a Katasztrófavédelem felirat és címer. A fényképet 2001. augusztus 25-én Siófok-Kilitin készítettem. A helikopter a szentkirályszabadjai repülőnapon is részt vett 2001. szeptember 8-án.**



**A bemutató egyik műsorszámaként a HA-BGO egy Pirat vitorlázó repülőgépet vontatott. A képen erre a vontatására készül Siófok-Kilitin 2001. augusztus 25-én. (A Pirat éppen nem látható...)**



**A műsora lerepülése után a HA-BGO sétarepülésre vállalkozott nézőket vitt el egy-egy körre. Nézelődő utasok fedezhetők fel az ablakokban, míg a pilótafülke elhúzott ajtaja a kabin légkondicionálását – magyarul: a szellőztetését – segítette elő.**



**Ez a kép még nem a sétarepülések során készült, hanem a hivatalos műsor egyik száma alatt, amire utal a gép túloldalán, az ajtóban ülő katasztrófavédelmi személy kilógó két lába... A farokrészen egy piros színű felirat hívta fel a figyelmet a faroklégcsavar veszélyére.**



**A helikopter hamarosan egy új, piros-sárga öltözetet kapott, amelyet én először 2002. március 14-én Budaörsön láttam. A gép az áprilist is Budaörsön töltötte, néha rotorlapátok nélkül a nagy hangárban, a hangárajtó belső oldalához húzva. Itt azonban éppen repül.**



**A ragyogó festésű HA-BGO Budaörsön 2002. május 25-én. Erről a festésmintáról sem maradt le a Katasztrófavédelem felirat és a SAR rövidítés. Az orr-rész felső felületén egy antenna látható, amely már akkor rajta volt, amikor még orosz lajstromjellel repült. A háttérben a sokat megélt budaörsi nagy hangár.**



**A HA-BGO jobb oldali nézete. A helikopter Gyöngyös – Pipis-högyön (és nem hegyen, mert ott így mondják) vett részt egy repülőnapon 2002. május 4-én, az új festésével talán először nagy nyilvánosság előtt. A hajózási személyzet ruházata illett a gép festéséhez, piros színű volt az is.**



**Egy újabb kép a gyöngyösi repülőnapról, 2002-ből. A HA-BGO rövidesen felszáll, és bemutatót repül. A „festmény” annyira új volt, hogy még nem koszlotta össze a gázturbinákból kiáramlott égéstermék. Az átfestés előtt – a polgárosítás során – eltávolították a gép orr-részéről és a farokrészéről a katonai Mi-2-es változatokra jellemző elektronikai érzékelők dobozkáit.**



**Legközelebb Debrecenben, 2002. május 19-én szerepelt nézők előtt. A Debreceni repülőtér régi futópályája szemlátomást már régóta nem alkalmas merevszárnyú repülőgépek üzemeltetésére. A porladó beton apró darabkái miatt helikopterek számára sem a legalkalmasabb hely.**



**A sétatrepülések két fordulója között az utasok ki- és beszállítása működő hajtóművek és forgó lapátok alatt történt. A HA-BGO egy újabb felszállásra készül Debrecenben 2002. május 19-én.**



**Sétarepülés a Debreceni repülőtéren. A betonra festett nagy fehér X a leszállóhelyet jelöli.  
2002-ben a HA-BGO szerepelt az éves tűzoltónapon és a budaörsi repülónapon is.  
A nyári hónapokban a helikopter Budaörsön állomásozott, ahol 2002.  
augusztus 2-án időszakos műszaki felülvizsgálaton esett át.**



**Én a HA-BGO-t utoljára repülni – úton Esztergom felé – 2002. augusztus 17-én láttam. Két napra rá, a dunai árvízi helyzet megfigyelése során a jobb hajtóműve leállt repülés közben. Ezután kényszerleszállást hajtott végre Felsőgöd és Sződliget között, ahol felborult, és összetört 2002. augusztus 19-én. Szerencsére halálos áldozatot nem követelt a baleset. A fenti képen a HA-BGO a Budaörsi repülőtéren készül felszállni 2002. május 17-én.**

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