

HELIKOPTEREK A MAGYAR HADERŐBEN

Örömmel teszek eleget a konferencián való szereplésnek. A jelenlévőkkel szívesen osztom meg a helikopterekkel kapcsolatos tapasztalataimat és ismereteimet. Teszem ezt több okból. Magam is olyan alakulatnál szolgáltam évtizedeken keresztül (MN 86. Vegyes Repülőosztály, 87. Szállító Helikopterezred), melynek hadrendjében üzemeltetett helikoptereket. Sőt én is dolgoztam, mint sárkány-hajtómű mechanikus az időszakos és csapatjavító század, majd osztály állományában ezeken a forgószárnyas masinákon. Így hát vannak személyes tapasztalataim is a Mi-1 és a Mi-8 típusokkal kapcsolatban. Repülőtörténészként a kutatásaim során érintettem a Mi-4, a Mi-1, a Ka-26 és valamennyire a Mi-2 típusokat. Publikációim zöme a Haditechnika és az Új Honvédségi Szemle című katonai folyóiratokban jelentek meg. De megtalálhatóak a magánkiadásban napvilágot látott könyveimben is.

Magyarországon már az 1950-es évtized első felében felmerült annak a gondolata, hogy a hadsereg hadrendjében célszer lenne alkalmazni helikoptereket. Bizonyára szerepet játszott ebben az is, hogy a koreai és más helyi háborúkban az amerikaiak széleskörűen alkalmazták a csapatoknál a forgószárnyasokat. A harctéri körülmények között óriási előnyt jelentett az a tény, hogy a fel- és leszállásnál nem kellett füves vagy betonpályát építeni. Az amcsik a helikoptereket az ötvenes évek helyi háborúiban főleg sebesültszállításra, tüzéségi tűz helyesbítésére, híradókábelek lefektetésére, különböző hadianyag és utánpótlás szállítására alkalmazták.

Ebben az időszakban a szovjetek bizonyos fokig le voltak maradva a helikopterek fejlesztése, alkalmazása tekintetében. A Szovjetunióban az 1950-es évek elején fejlesztették ki a Mi-4-es típusú közepes szállítóhelikoptert. 1953-ban tesztelték, majd döntöttek a sorozatgyártásról és hadrendbe állításáról.

MI-4-ES HELIKOPTER MAGYARORSZÁGON

Hazánkban a vezérkar illetékesei éppen azokban az években foglalkoztak azzal az elképzeléssel, hogy helikoptereket állítanak hadrendbe. A vita arról szólt, hogy milyen típusú helikopterek legyenek és melyik alakulat állománytáblájába állítsák a beszerzendő eszközöket. A választás a Mi-4-es típusra esett. A beszerzendő négy helikoptert a Budaörsön települt 16. Önálló Szállító Repülőezredhez osztották be.

A magyar-szovjet szakértői tárgyalások 1955 májusában zajlottak Moszkvában. Júniusban egy bizottság megtekintette Lvovban (Lemberg) a Mi-4-es helikoptereket. Ekkor derült ki, hogy csak két üzemképes gép van közöttük. A gépek oldalszámai: 1027 és a 1028. június 20-án szovjet gépszemélyzet géppárban átrepülte a két helikoptert Ferihegyre. A műszaki átadás-átvételt követően a helikoptereket átrepülték Budaörsre. B. Varga Sándor őrnagy az alakulat parancsnoka megkezdte a személyzet kiválogatását a meglévő állományból. De nem igen akart senki jelentkezni hajózónak. Varga őrnagy nyolc hajózót és a szükséges műszakit kijelölte. A tanfolyam 1955. november 1-jén kezdődött Budaörsön szovjet oktatók közreműködésével. Először az elméleti részt kezdték, majd a gyakorlati ismeretek és a repülés következett. Az elméleti képzést mind a nyolc hajózó sikeresen elvégezte, de gyakorlati átképzést csak Kaszás Imre őrnagy, Hável Pál és Vass Rudolf főhadnagyk, illetve Varga László hadnagy kezdte meg. Ezen felül 3 hajószerelő, 3 segédszerelő és a szükséges szakágak állománya végezte el az átképzést. A kiképzési programot gyakorló repülések, hadművelleti repülések, függeszkedés gyakorlása, iskolakör repülés, légtérrepülés, autórótaációs üzemmód, korlátozott méretű terepen való repülés képezte.

1956 elején a szovjet kiképzők elutaztak, ettől kezdve a magyarok önállóan repültek. Hadművelési feladatként az 1956. évi hadsereggyakorlaton való eredményes szereplés, személy- és teherszállítás, erdei tisztásról, különböző rejtett területekről való üzemeltetés lett betervezve kiképzésre.

A helikopterek az 1956-os forradalom idején is kaptak szolgálati feladatot. Október végén, november eső napjaiban – nemzeti színű felségjelet használva – röpcédulát szórtak, fegyvert, lőszert, élelmiszert szállítottak a ZMKA és a Citadella területére. Végeztek felderítést, légifényképezést és személyszállítást. A következő év elején megkezdtek a légierő teljes átszervezését. A repülőhadosztályokat felszámolták. 1957. április 15.-i hatállyal megkezdtek Kecskeméten a Repülő Kiképző Központ felállítását, alárendeltségében négy századdal. Az 1. és a 2. vadászpilóta századok Taszáron, a 3. vadászpilóta század és a vegyes repülőszázad Kecskeméten települt. Ebbe a vegyes kötelékbe diszlokálták át 1957. április 11-én Budaörsről Kecskemétre a két Mi-4-est is.

Sajnos a helikopterek nem lettek hosszú életűek az MN-ben. Kiképzési és hadművelési repülés során 1957. október 28-án a 27-es, 1958. február 14-én pedig a 28-as oldalszámú Mi-4-es típusú helikopter lezuhant Kecskeméten műszaki okok miatt.

Mi-1-es hadrendben

A kedvezőtlen tapasztalatok ellenére a szakembereket továbbra is foglalkoztatta újabb típusú helikopterek rendszerbeállítása, beszerzése. Ezúttal a választás a Mil Mi-1 típusú könnyű (futár) helikopterre esett. Ekkor már a lengyelek gyártották a típust. A légierő vezetése a Kecskeméten települő 86. Ö. Vegyes Re. Századot jelölte ki a beszerzendő helikopterek üzembeállítására, a típusátképzések megszervezésére, végrehajtására és a helikopterek hadrendben tartására.

1960 őszén kezdték meg a leendő hajózállomány kiválogatását. A magasabb típusról (vadász, csata, bombázó- és szállítógépekről) lekorlátozott vagy letiltott pilóták közül kerültek ki a Mi-1-es helikoptervezetők. 16 fő került az első csoportba. Azonban korábban közülük senki nem repült helikoptert.

A helikopter-alegység állománytábláját két helikopter raj képezte. A rajokat 1960. november 15-én kezdték szervezni gépek nélkül. Az 1. raj parancsnoka D. Kiss Béla őrnagy, a 2. rajé Garai Imre százados lett. Az elméleti átképzés még idehaza Kecskeméten kezdődött 1960 decemberében. Gera Sándor százados (az OLP tisztje) helikopter aerodinamikát és egyéb elméleti tantárgyakat oktatott a kiválasztott 16 helikoptervezető jelölt részére.

A hajózállományból csak Antalóczi Dezső, Bakó János, Emperger Ferenc és Pávics János századosok utaztak ki Lengyelországba a Swidnik légibázisra. Viszont ő előttük a vezető műszaki állomány egy része utazott ki az átképzés megkezdésére. A műszakiakat Büki József százados, a vegyes repülőszázad vezető mérnöke fogta össze. A hajózállomány tolmácsként jelen volt Kapás Mihály főhadnagy a későbbi EPK. A tanfolyamon oktatói képesítést is kapott a négy helikoptervezető. Ennek azért volt különleges jelentősége, hogy idehaza ők végezték a többi hajózállomány átképzését. 1961-ben, az első félévben befejeződött az átképzés első része. Ezt követően kaftorkába (szabvány ládák) csomagolva vasúti szállítással Kecskemétre érkezett két Mi-1MU kétkormányos (02013 és a 02019 oldalszámú) és négy Mi-1M típusú helikopter (ezek oldalszámai: 2017, 2020, 1032, 1033).

A helikoptereket lengyel szakemberek irányításával magyar repülőműszakiak szerelték össze. Az üzembe helyezés előtti hatósági berepüléseket egy lengyel gyári berepülőpilóta hajtotta végre. Ezt követően a szeptember 13-án kelt 026-os számú napi parancs értelmében megkezdődött az itthonmaradt állomány átképzése a típusra. Kezdetben műszaki tisztek üzemeltették a helikoptereket a kiképzési és hadművelési repülések során.

Közben Pávics János századost megbízták a szerveződő Mi-1-es század századparancsnoki teendők ellátásával. Szeptember 14-én Pávics százados az oktatókat leellenőrizte repülés közben, mely alapján Szeidl József százados engedélyezte részükre az oktatást a típuson.

Szeptember közepén kezdték meg az alakulat átszervezését. Létrehozták a tüzerhelyesbítő századot, a szállító- és futárszázadot és a helikopterszázadot. Ezeket az alegységeket a 86. Ö. Vegyes Repülőosztály szervezetébe helyezték. A helikopter-alegységbe 22 Mi-1 típusú helikoptert rendszeresítettek, mely csak évek múlva érkezett be az országba.

A Mi-1 helikoptereket nagyon hamar alkalmazni kezdték különböző hadgyakorlatokon. 1961 novemberében az 5. hadsereg törzssvezetési gyakorlatán mutatkoztak be először. Bakó és Antalóczi századosok sikeresen szerepeltek. Az alkalmazás során tapasztalatokat szereztek földközelségben való repülés 30-50 m magasságon, fel- és leszállás korlátozott méretű leszállóhelyeken, korlátozott látási viszonyok mellett.

Minden évben érkeztek helikopterek és pilóták az alakulathoz. Így állandóan folyt a kiképzés, illetve az újonnan érkezők átképzése is típusra. Azokban az években a helikopterek ott voltak minden jelentősebb együttműködési- és törzssvezetési gyakorlaton, árvizeknél, az április 4-i légi díszelgéseken, augusztus 20-i vízi-légi parádén. Ezen felül több alkalommal vettek részt népgazdasági feladat végrehajtásában. A hadosztályparancsnokságok a Mi-1-est alkalmazták mozgó vezetési pontként. Természetesen futárfeladatra és sebesültszállításra is igénybe vették a forgószárnyasokat. A pilóták a feladat – és repülés során népszerűsége tette őket egyaránt a katonai, politikai és az állami vezetők körében.

ÚJ SZERVEZETI VÁLTOZÁSOK

1966 őszén az osztály állománytáblájába szerveztek még egy helikopterszázadot, melyet Mi2-vel szándékoztak feltölteni. A személyi állomány meg is volt, de helikoptereket nem tudtak beszerezni. Ezért a meglévő Mi-1 állományt kétfelé osztották és így folytatták a kiképzést. A Mi-1 közül 8 db részt vett a szövetségesi kötelezettséget teljesítve a 68-as csehszlovákiai eseményekben. A gépek különböző repülőtereken (Nyitra, Osztava, Érsekújvár, Pöstyén, Trencsény) települve hajtották végre futár és egyéb szállítási feladataikat.

Rövidesen felgyorsultak az események a 86. Vegyes Repülőosztálynál. Bevonult az alakulathoz a külföldi akadémiai tanulmányainak befejezését követően Kapás Mihály őrnagy. Szeidl József alezredes nyugállományba helyezték. 1968 őszén az osztály bázisán felállították a 86. Önálló Helikopterezredet, a PK Kapás őrnagy lett. Az új állománytáblába beállítottak egy Mi-8 típusú közepes szállító helikopterrel felszerelt századot és egy Ka-26-tal rendelkező alegységet. Ez utóbbi technika beszerzését zárolták az állománytáblában. Az ezredszervezetre való áttéréskor a Mi-1 századtól tönk mint tíz magasán képzett hajóztót áthelyeztek a felállításra kerülő Mi-8 századhoz.

MI-8-AS TÍPUS AZ MN HADRENDJÉBEN

A közepes szállítóhelikopterekre az átképzés Kremencsugban történt 1968. október 1-jétől kezdődően 3 hónap időtartamban. A tanfolyamon lévő állomány parancsnoka Kapás őrnagy volt. Az első csoportban 18 hajózó, 10 fedélzeti technikus és 40 repülőműszaki beosztású tiszt, tiszthelyettes kapott átképzést. A következő csoport részére a tanfolyamot Szolnokon szervezték. A továbbiakban már Kecskeméten indult az újabb csoportok számára átképzés. A következő években a Szovjetunióban végzett fiatal tisztekkel töltötték fel a nagy létszámú hajózó szükségletet.

Az első tanfolyamok befejezését követően Magyarországra repülték a Mi-8 típusú helikoptereket. Az első gépek 1969. február 12-én szálltak le a híros város repülőterén. Ezek oldalszámai: 228, 328, 628, 827, 927. A következő hónapokban újabb és újabb Mi-8-as érkezett. Összesen 57 ilyen helikoptert üzemeltetett a hadsereg. 1969-ben csak egy századot szereltek fel közepes helikopterekkel. A következő években újabb századokat állítottak hadrendbe. Sőt 1984-ben már két ezredben is repültek Mi-8-asok.

A Mi-8-as helikoptert főleg teherszállításra, sebesült szállításra, desszant feladatokra, parti tevékenységekre, mentési feladatokra és sok másra is felhasználták. Fegyverrendszere is korszerűnek mondható. A nem irányított rakéták UB blokkjai, valamint az alkalmazható repülőbombák a helikopter két oldalára felszerelhető rácsszerkezetre és a speciális fegyverzeti pionokra függeszthetők fel. A gépen 28 utas szállítható. A legnagyobb, legjelentősebb feladatokat az 1970-es tavaszi nagy tiszai árvíznél hajtották végre a típussal. Ott ugyanis mintegy 4200 főt mentettek ki a Mi-8-ok az árvízi

területről. Közben diszlokációs változás is történt. Az ezred 1969-ben több lépcsőben áttelepült Kecskemétről Szentkirályszabadjára.

ÚJABB TÍPUS: A KA-26 IS RENDSZERBE ÁLL

Az állománytáblában lévő, de zárolt Ka-26-os alegység tilalmát feloldották. 1970. augusztus elején megkezdtek a könnyű helikopterszázad felállításának szervezését. A taszári és kecskeméti mlg-15 századokat felszámolták. Az így felszabaduló állomány egy részét átcsoportosították Szentkirályszabadjára. A végzős tiszthelyettesi állományból is jelentős létszámot helyeztek a helikopterbázisra. A Ka-26 század századparancsnokává Pávics őrnagyot nevezték ki.

A 13 fős hajózásiállomány részére az átképzés 1970. szeptember 18-án kezdődött, mely Karácsonyig tartott. A kiutazó műszakiak parancsnoka Hollósi Nándor mk. Százados volt. A csoport összetétele: 4 fő az ezred mérnök-műszaki szolgálattól, 6 tisztt az alakulat javító osztályától, 18 tisztt és 28 tiszthelyettes a Ka-26 századtól. Ez a tanfolyam is Kremencsugban volt szervezve.

Az átképzőtanfolyam befejezése után rövidesen megérkeztek a Kamovok is a szentkirályszabadjai repülőtérre. A helikoptereket 1971. január eleje és március 5. között folyamatosan repülték át magyarországra. A gépekre a gyáriszám három utolsó számjegyét festették fel. Pl. 402, 501, 604, 701. Ebből a típusból is 22 db-ot állítottak hadrendbe. Ezt követően február 12-én megkezdődött a kiképzés, április 17-én pedig már az egész század repülést hajtott végre.

A Kamovokat személy- és teherszállításra, desszant-csoportok célba juttatására, ejtőernyős katonák kidobására és több más feladatra használták.

1971. december 15-i hatállyal ismét szervezeti változás következett be Szentkirályszabadján. A 86. Ö. Helikopterezredből megalakult a 87. Közepes Szállító Helikopterezred és a 88. Könnyű Helikopter Osztály. Az ezred szervezetébe 3 Mi-8-as század és a Li-2-es szállítóraj tartozott. Az újonnan létrehozott helikopterosztály állományába 1. századként a Ka-26, 2. századként pedig a Mi-1 futár helikopterszázadot és a javító alegységet szervezték. Az OPK Gonda Sándor őrnagy, az 1. századparancsnok Pávics, a 2. századparancsnok pedig Komáromi Gábor őrnagy lett.

A 70-es évek elején az állandó fejlesztések révén kicsinek bizonyult a szentkirályi repülőbázis. Döntés született a könnyűhelikopterek átdiszlokálására. 1974. április 18-án az osztályt áttelepítették Börgöndre. Az 1973 január 1-jén felállított CSRPK-ság alárendeltségében szolgáltak a helikopterek és a szállítógépek, több más típussal együtt. 1978-ban ismét fejlesztés következett.

MI 24D IS HADRENDBE ÁLLT

Február 27. és április 27. között egy csoport átképzést kapott Frunzéban a Mi-24 harci helikopterre. Guba József őrnagy vezetésével 16 hajózó, Malmari Tamás mk. őrnagy parancsnoksága alatt pedig 34 repülőműszaki kapott kiképzést a típusra. 1978. július 26-án repült a légi bázisra a 005, 006, 007 és a 008 oldalszámú Mi-24-es. 1980 októberében és decemberben érkezett a következő szállítmány.

A Mi-24D igen hatékony tüzerőt képvisel. Forgószárnyas tanknak is nevezik. A gép fel van szerelve különböző típusú nem irányított rakétával, rádió rávezetésű páncéltörő rakétával, gránátvetővel, géppuska konténerrel, repülőbombával. Alkalmas napalmtartályok függesztésére számos variációban.

MI-2 TÍPUS RENDSZERBEÁLLÍTÁSA

És még mindig nincs vége a szervezéseknek és az átfegyverzések sorának! 1982. szeptember 1-jével Börgöndön összevonták a 88. Helikopterosztályt és a 90. Vezetésbiztosító Zászlóaljat. A kettő bázisán létrehozták a 90. Vezetésbiztosító és Futár Helikopterezredet. Az állomány egy részét átképezték az új típusra a Mi-2-es helikopterre. Árvai István őrnagy lett az 1. század parancsnoka, amelybe besorolták az új típust. A Mi-1-et december 1-jei hatállyal kivonták a néphadsereg arzenáljából. Ezt követően az osztály állományában a Mi- és a Ka-26 típus maradt.

1990. január 1-jével a Kamovokat is kivonták a hadsereg hadrendjéből. Közben 1985-ben újabb Mi-2-eket szereztek be, így már két századra való mennyiség került az egység állományába. Az egyik Mi-2-es századparancsnok Tóth Mihály, a másiké pedig Márta András őrnagy lett 1990. január 1-jétől. Úgy tudom, hogy összesen 36 Mi-2-st szerzett be a hadsereg. Sajnos a haderő reform az egész börgöndi repülőteret elsodorta. 1991. október 22-én a 90. Helikopterezred megtartotta a búcsúrepülést. December 18-án Kovács ezredes EPK átadta a laktanyát a 11/15. Légvédelmi Rakétatechnikai Osztály parancsnokának. Ezzel a börgöndi repülőtér megszűnt katonai légibázis lenni. A Mi-2-eket átcsoportosították Szolnokra. Később pedig törölték őket a honvédség arzenáljából.

Én itt nem szóltam a helikopter-kiképzés emberi oldaláról. Arról, hogy a mérnöki kar, a kiszolgáló és biztosító állomány és a helikoptervezetők mennyit dolgoztak, áztak, fáztak, kaptak hógutát az üzemképesség fenntartása során. Kérem nézzük meg, hogy az elmúlt ötven év alatt – nem teljes pontossággal – mennyit voltak a levegőben ezek a forgószárnyas eszközök.

Típus	Időszak	Repült idő	Felszállás
Mi-4	1955-1958	1000	1800
Mi-1	1961-1982	35 410	90 000
Mi-26	1971-1990	41 046	75 300
Mi-8	1969-2004	140 200	295 000
Mi-24D	1978-2004	73 469	180 272
Mi-2		Nincs adatom.	
A forgószárnyasok összesen:		291 124	642 372

Köszönöm szíves figyelmüket.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] MN 87. Szállító Helikopterezred története 1958-1980
- [2] MN 88. Könnyű Helikopter Osztály története 1971-1980
- [3] MN Csapatrepülő PK-ság története 1972-1980
- Hadtörténelmi Levéltár (HL) iratai:
- [4] 86. Vegyes Repülőszázad (O) HL 1963T 247, HL 1964T 292
- [5] 88. Könnyű Helikopter Osztály HL 1972T182/394
- [6] MN RKK HL 1957T 72
- [7] BRANDT Gyula: A 87. Bakony Harci Helikopterezred és jogelődjeinek története, 1958-20004, Szentkirályszabadja, 2004
- [8] SIMON László: Mi-4 az első forgószárnyasunk, Top-Gun, 1994/6
- [9] KENYERES Dénes: Könnyű helikopterek alkalmazása a magyar haderőben (Kézirat)