

Kenyeres Dénes ny. alezredes:

EMLÉKKÖNYV A LEGENDÁS MI-8 TÍPUSÚ SZÁLLÍTÓHELIKOPTERRŐL



A MI-8-AS KÖZEPES SZÁLLÍTÓHELIKOPTER

A magyar katonai vezetés már az 1960-as évtized közepén foglalkozott azzal a lehetőséggel, hogy új, közepes forgószárnyas eszközöket állít hadrendbe. Olyan katonai légi szállítóeszközt kerestek, amely alkalmas a szárazföldi csapatok és a légierő harcászati szállítására (légi deszant, sebesültszállítás, előretolt légi harcálláspont alkalmazása stb.).

A Magyar Néphadseregben már 1955-től hadrendben állt a Mi-4 típusú közepes szállítóhelikopter, illetve 1961-től a Mi-1-es futárhelikoptereket alkalmazták. A Mi-4-es Budaörsön, 1957-től pedig Kecskeméten üzemelt. A Mi-1-esek ugyanitt kezdték a szolgálatot, majd Szentkirályszabadján repültek, s végül Börgöndön vonták ki őket a hadrendből 1982-ben.

A felsővezetés 1968-ban, a Kecskeméten települő MN 86. Önálló Helikopterezred állományát jelölte ki a rövidesen megérkező Mi-8-as helikopterek hadrendbe állítására és üzemeltetésére. A kiválókat hajtók és repülő-műszakiak a Szovjetunióban kapták meg a típusátképzést 1968 őszén. Az első forgószárnyasok 1969. február 12-én érkeztek meg Kecskemétre. A kiképzési repülések csak április 17-én kezdődtek meg a típussal. A diszlokációs terveknek megfelelően, 1969. december 22-én a Mi-8 típusú helikoptereket, a személyi állománnyal és kiszolgáló eszközökkel együtt áttelepítették Kecskemétről Szentkirályszabadjára.

A Mátra-IV. fedőnevű szervezési intézkedéssel összhangban, 1984. április 1-jei hatállyal a szentkirályszabadjai helikopterbázis állományának és a Mi-8-as technikának egy részét áttelepítették Szolnokra. Ettől kezdve már két bázison állt hadrendben a típus. 2004 nyarán felszámolták a szentkirályszabadjai harcihelikopter-bázist, a Mi-8-asok egy részét Szolnokra telepítették.

A Magyar Néphadseregben 1969 és 2022 között ötvenhárom évig három repülőtér (Kecskemét, Szentkirályszabadja és Szolnok) állt hadrendben a Mi-8-asok. Összesen 62 példány szolgált különböző helikopterezredekben. Öt légi katasztrófa és számos repülési esemény történt a típussal. Összesen négy komplett gépszemélyzet szenvedett halálos balesetet. A Mi-8-asok összesen 185 580 órát repültek a 432 820 felszállás során, és több mint 1 300 000 tonna repülő-üzemanyagot használtak fel. Ezek az adatok egyedülállóak a magyar katonai repülés történetében. A Mi-8-as magyarországi alkalmazása egyértelműen sikertörténet.

EMLÉKKÖTET A MI-8-ASOKRÓL

Az MH 86. Szolnok Helikopter Bázis állományába tartozó Magó Károly zászlós, repüléstörténész, 2022-ben egy jól szerkesztett könyvet állított össze a Mi-8 típusú közepes szállítóhelikopterekről. A kötetet a volt helikopterpilóta, dr. Orosz Zoltán ny. altábornagy – aki a típussal, több mint 2500 órát repült – ajánlotta az olvasók figyelmébe. „Ilyen nagy mennyiségben (15 000 db) gyártott repülőeszköz nincs sok a repülés történetében, s hogy annyi készült belőle, az a katonai és polgári repülés területére vonatkoztatható megbízhatóságának, széles körű alkalmazhatóságának és az »igénytelenségének« is köszönhető [...] A Mi-8 ott volt, ahol szükség volt rá...”

A szerző a kötet elején röviden ismerteti a 20. század elején végzett kísérleteket, valamint a forgószárnyas technika hazai történetét és a Mi-8-as hadrendben tartásának sokoldalúságát. A „Minyót” nemcsak katonai kiképzésre és szállítási feladatokra vették igénybe, hanem polgári és népgazdasági célokra is. Árvízi védekezésnél is bevetették őket számtalan alkalommal a Tiszánál, a Rábánál, a Dunánál, a Körösöknél és más folyóknál, ahol a forgószárnyasok mentették a személyeket, a különböző anyagi javakat és értékeket. Az 1970-es nagy tiszai árvíznél a Mi-8-asok kórházat evakuáltak, s mintegy 4500 főt mentettek ki csörlőzéssel a veszélyeztetett területről. A következő évtizedekben is alkalmazták ezeket a gépeket a folyók kiöntésének megakadályozására. Homokzsákkal töltött konténereket szállítottak a veszélyeztetett partszakaszokra. De a rendkívüli hóhelyzet idején is segítettek a Mi-8-asok – olvasható a kötetben. Emellett igénybe vették a „Minyókat” templomi harangok, keresztek, gyárkémények, átjátszóantennák, szellőzőberendezések, épületek kupoláinak és más eszközök beemelésére is.

Természetesen a személyi állomány elsősorban a kiképzésre, átképzésre alkalmazta a forgószárnyasokat. De 1970-től kezdve a Mi-8-asok rendszeresen szerepeltek az ötévente rendezett jubileumi légi díszszemléken, az évente szervezett augusztus 20-ai honvédelmi napokon (vízi és légi parádé) a Duna felett. Ott voltak a szárazföldi hadsereg és a légierő minden hazai és fontosabb koalíciós hadgyakorlatán, ahol szállítási, deszant- és egyéb feladatokat oldottak meg sikeresen. A rendszerváltozást követően pedig a magyar „Minyók” már külföldön is szerepeltek gyakorlatokon, illetve nemzetközi repülőnapokon.

Kutató-mentő feladatokat 1976-tól hajtottak végre ezzel a típussal. 1981 szeptemberétől az osztrák–magyar határszakaszon elrendelt készenléti szolgálatot is Mi-8-asok végezték éveken keresztül. Sőt, a Mi-8-as helikopter képes volt vízzel töltött „Bambi Bucket” ballon függesztése révén tüzek oltására is – tudhatjuk meg a könyvből.

A Mi-8 személyszállító változatával több esetben szállítottak neves személyeket. Ezek közül is kiemelkedik, amikor 1991-ben és 1996-ban a hazánkba látogató II. János Pál pápát juttatták különleges biztosítással hívei közé. 1991-től pedig a délszláv háború eseményei miatt a felfegyverzett Mi-8-asokat készenléti szolgálatba vezényelték Kecskemétre és Taszárra, de Szentkirályszabadján is hasonló feladatokat láttak el huzamosabb időn keresztül. A migrációs válság miatt 2015. szeptember 1-jétől az ország déli határszakaszára vezényelték a forgószárnyasokat felderítés és demonstrációs repülések végrehajtására.

A remekül összeállított mű második részében olyan személyek (különböző beosztású hajózók, mérnökök, repülő-műszakiak, fedélzeti technikusok) osztják meg feledhetetlen élményeiket az olvasókkal, akik éveket, évtizedeket töltöttek a helikopterek kabinjában vagy szolgálták ki a gépeket és szereztek óriási tapasztalatokat az üzemeltetés során. A szerző külön fejezetben tárgyalja az összetartozást szimbolizáló sokféle és sokszínű alegység- és egységkarjelzéseket (felvarrókat), szám szerint 39-félt.

A könyvet 152 színes, illetve fekete-fehér fotó teszi szemléletessé. A katasztrófát szenvedett 13 hajózó fényképei külön oldalakon láthatók. Ezeken felül pedig a hadrendben tartott 62 Mi–8-as helikopter képét a kötet végén helyezték el. A gépek fotóinál olvashatók az adott példány fontosabb paraméterei: oldal- és gyári szám, repült idő s a leszállások száma. A szerző a mű végén mutatja be a Mi–8-asok álcázófestésének változatait korszakonként, illetve valamilyen jubileumhoz, feladathoz, reklámhoz vagy háborúhoz köthetően.

Az utolsó repülést 2021. március 26-án a 3304 oldalszámú Mi–8T típusú forgószárnyasal dr. Bali Tamás ezredes, a helikopterbázis parancsnokhelyettese hajtotta végre. 2022. március 25-én az utolsó üzemképes „Minyónak” is lejárt az üzemideje. Ezzel befejeződött a Mi–8-as magyarországi szolgálata.

A könyvet forgatva három helyen találtam pontatlanságot. A 15. oldalon olvasható, hogy a 28-as oldalszámú Mi–4-es 1958. február 8-án lezuhant. A helyes dátum: 1958. február 14. A 19. oldalon szerepel, hogy 1969 decemberében jött haza a magyar személyzet a Szovjetunióból a tanfolyam után. Helyesen: 1968. december. Szintén azon az oldalon található még egy hiba: Gere Sándor őrnagy neve helyesen Gera Sándor.

SZEMÉLYES ÉLMÉNYEK

E sorok írójának is vannak személyes élményei a Mi–8-assal kapcsolatban. A típus hadrendbe állításakor, az MN 86. Önálló Helikopterezrednél szolgáltam a hangárban működő javítóosztály állományában sárkány-hajtómű tiszthelyettesként. A mi csoportunk 1969. január 20. és február 28. között végezte a Mi–8-as típus elméleti átképző tanfolyamot Szolnokon. A gyakorlati foglalkozásokat és a vizsgáztatást viszont Kecskeméten hajtottuk végre 1969 tavaszán. 1969–70-ben dolgoztam a Mi–8-ason a hangárban sárkány-hajtómű mechanikusként. Nagyon jó tapasztalataim voltak a típussal. Sokszor szereltük le- és fel a forgószárnylapátokat. Mi–8-assal több alkalommal utaztam a szolgálati útjaim alkalmával, illetve szállítottam ruházati anyagokat másik repülőtérré.

Összefoglalva: Magó Károly zászlós, repüléstörténész jól szerkesztett, maradandó szakirodalmat, csodálatos művet tett le a forgószárnyas repülést kedvelők és az érdeklődők könyvespolcára. A puhafedélű kötet olvasmányosan mutatja be az 53 évig hadrendben tartott Mi–8-as flotta sokoldalú felhasználását. Ha egy érdeklődő a kezébe veszi a könyvet, maradandó élményekben részesül. Mindazok kitüntető figyelmébe ajánlom, akik szeretik a magyar repülés történetét.

*Emlékkönyv – Búcsúznak a katonák a Mi–8 helikopterektől
Magyar–angol kétnyelvű kiadvány
Összeállította, írta: Magó Károly
Zrínyi Kiadó, Budapest, 2022, 312 oldal*