

A 8915-ös Mi-2, mint polgári alkalmazott – a HA-BGK

Az Országos Mentőszolgálat 1980-tól üzemeltetett Mi-2-es helikoptereket, összesen hármat, HA-BCA, HA-BCB és HA-BCD lajstromjelekkel. Mivel ezek üzemidőik 1999-re már lejártak, ezért gépeket kellett beszereznie. Abban az évben két Mi-2-es helikopter állt szolgálatba az OMSz-nél. Ezek egyike előzőleg a Honvédség 8915-ös oldalszámú gépe volt, amely 1999 augusztusában az Air Market Kft. tulajdonába került, és a polgári életben a HA-BGK lajstromjelet kapta. (A másik gép – a HA-BGC – nem volt magyar eredetű, Ukrajnából érkezett, ám erről majd legközelebb...)



A HA-BGK az első polgári légi alkalmassági bizonyítványát 1999. szeptember 30-án szerezte meg. A fényképet 1999. október 12-én készítettem Ferihegyen. A helikopter még a legelső festési mintájában látható. A jármű első szolgálati helye Székesfehérvár lett.



A HA-BGK jobb oldali nézete 1999. október 8-án. A legelső festésminta szerint a törzs felső része még fehér volt, a nemzeti jelzéseket pedig ekkor még a farokrész közepén helyezték el. (Jobbra egy magyar Il-76-os „kukucskál” a képbe. Talán ez a típus is megérne egy sorozatot...)



A HA-BGK repülésre való előkészítése. Az előkészítést végző szakember a kerékre állva éppen a póttartályt vizsgálja. Természetesen tüzelőanyag-töltésre is szükség lesz: a Mercedes tartálykocsi már megérkezett. A meghajtásház borítólemeze a jobb oldalon és az orr-részen a műszaki rekesz még nyitott helyzetben állnak.



A tartálykocsiba egy „kicsivel” több kerozin fér, mint a Mi-2-es helikopterbe – amint azt e fényképről is megállapíthatjuk. (Viszont általában nem repül. Szerencsére. Kivéve Bonc Gézáéknál...)

Mivel a gép legelső festésmintája olyan rövid ideig létezett, hogy emiatt szinte egyáltalán nem ismeretes, ezért erről mutatom be a legtöbb képet.



A farokrészen is van mit ellenőrizni, így például a faroklégcsavar meghajtását. A törzs oldalára, körülbelül az egykori csillagos hadi jel helyére egy beteg mackót festettek fel, talán a helikopterrel szállítandó beteg gyerekekre való tekintettel. Az ábrázoláson a macinak a feje és a karja is be volt kötve. (Remélhetően az a kis szerelőlétra nem fog balesetet okozni...)



Elöl-hátul nyitva. Az orr-részen a műszaki rekesz ajtaja, hátul a bejárati ajtó. A gép festésmintájának a sajátossága volt kezdetben, hogy a törzsön a sötétkék és a fehér színű részek határvonalai némi áttűnő átfedést mutattak. Ez lehet, hogy szándékosan volt így – ám ebben az esetben ez nem sikerült látványosra –, vagy egyszerűen a takarás nem sikerült tökéletesre... Idővel át is alakították a festésmintát. A beteg mackó ezen az oldalon is megtalálható, ám sajnos „áldozatául esik” majd a gép átfestésének.



A HA-BGK tüzelőanyag-töltés közben Ferihegyen 1999. október 4-én. Nagyon hamar kiderült, hogy – amint az várható volt – a gázturbinákból kiáramlott égéstermék összekoszolta a törzs fehérre festett, felső részét. Ez pedig a festésminta megváltoztatására készítette a helikopter üzemeltetőjét.



**A HA-BGK a módosított festésmintájával 1999. október 22-én Ferihegyen. A törzs felső része az addigi fehér helyett kék színű lett. Ezzel egyidejűleg a lajstromjel és a magyar zászló helyet cseréltek, és hátrább kerültek a farokrészen; a kötőjel pedig egy időre kimaradt a lajstromjel közepéből. A kék és a fehér területek határvonalai ezúttal egy kissé szögletesre „sikerültek”. Az Országos Mentőszolgálat címere ekkor még nem került fel a helikopterre, a beteg mackó képe viszont – sajnos – örökre eltűnt. (Vajon kinek az alkotása volt?)
2000-ben a HA-BGK a második szolgálati helyére, Debrecenbe települt, ahol éveken át töltötte be a körzet mentőhelikopterének a szerepét.**



A HA-BGK nem lett szerencsés gép, mert a polgári pályafutása során kétszer is balesetet szenvedett; igaz, mindkettő után „feltámadt”. Az első eseménye Ferihegyen következett be, amikor egy gurulás során véletlenül az üzemben tartó BAsE Kft. hangára elejének ütközött, és kissé kicsipkézte azt. Az esemény dátumára sajnos nem emlékszem; a fényképet az eseményt követő napokban, 2001. január 31-én készítettem. A képen a HA-BGK a hangár mellett áll, már új lapátokkal. Sérülést ebből a távolságból nem lehet látni rajta. Annál inkább a hangáron...



A helikopter sérüléseit azonban ki kellett javítani. A képen a HA-BGK abban az időszakban látható, amint a szolgálatból éppen ki volt vonva, és javításra várt Ferihegyen 2001 februárjában. Nem csak a forgószárnylapátokat szerelték le a gépről, hanem a faroklégcsavart is a farokrész végével együtt. A járművet fél év elteltével, 2001 augusztusára hozták újra üzemképes állapotba, majd ismét a Debreceni repülőtéren állt szolgálatba.



Az itt következő fényképek már a javítást követő időszakból származnak. A HA-BGK éppen egy időszakos karbantartáson áll Ferihegyen 2002. március 13-án. A sérüléssel járó javítást követően újrafestették a gépet – elsősorban a farokrészt –, aminek a következtében egy újabb festési módosulat fedezhető fel a helikopteren: A farokrész bal oldalán a lajstromjel és a magyar zászló ismételt helyet cseréltek. Ez tehát már a harmadik festési változata volt e helikopternek.



A karbantartás alatt álló helikopter a jobb oldalról szemlélve 2002. március 13-án. Az újrafestése során a magyar nemzeti jelzések egészen hátra kerültek a farokrészen. Látható a gépen az OMSz és a BAsE Kft. címere, az orr-részen pedig egy hatágú kereszt, a mentők nemzetközi jelképe. Sajnos a HA-BGK hamarosan egy újabb baleset részese lett: 2002. május 12-én egy műszaki hiba miatt visszafordult Debrecenbe, ám a repülőteret nem érte el. A terepre szállása során felborult, és a farokrésze megtört. Ekkor úgy tűnt, hogy vége a pályafutásának...



A HA-BGK a harmadik festési módosulatában a ferihegyi új műszaki előtéren, még a második balesete előtt. A helikopter kék színe az egységes arculat bevezetése ellenére, sokáig sötétebb volt a többi gépéhez képest. (A HA-BGI volt még egy ideig sötétkék.) A főfutók szárai és a keréktárcsák a többi mentő Mi-2-estől eltérően sötétkék színűek voltak – a többi gépen fehérek –, a póttartályokról pedig hiányoztak a díszítő vízszintes csíkok. Ferihegy, 2002. március 14.



A HA-BGK oldalnézete a sötétkék korszakából, az üzemképes napjaiból. Ezt a festésmintát két éven át viselte, 2001 és 2003 között. A kék színű terület széle ekkor még az ablakok vonaláig húzódott. A BAsE Kft. címere apró formában szerepelt a mellső ajtón. A második balesetében megsérült helikoptert 2003 augusztusára javították meg Ukrajnában. Ennek a során egy másik farokrészt kapott. Ezután ismét szolgálatba állt, és újra Debrecenben. A helikopter megjavítása helyes döntésnek bizonyult, mert nem sokkal az elkészülte után – 2003 szeptemberében – már ott is volt a következő törött mentő Mi-2-es: a HA-BGI. (E gépről majd máskor...)



A HA-BGK a második balesetét követő javítás után megkapta az egységes arculatnak megfelelő – immáron a negyedik – festési változatát (a futóműve és a póttartályai is), és attól kezdve már tényleg csak a lajstromjel különböztette meg a többi mentő Mi-2-estől. E fényképen már ezzel, a végleges arculattal látható 2005. június 27-én, amint éppen a Ferihegyi repülőtérre érkezik. A jármű légi alkalmassági engedélye 2006. augusztus 11-éig volt érvényes. A polgári szolgálatból történt kivonását követően a HA-BGK a Debreceni repülőtérre került jó néhány társa mellé. Az egykoron 8915-ös oldalszámot viselt helikopter ott várja, hogy esetleg újra szükség legyen rá – egyre kisebb eséllyel...

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