

## A 3722-es szovjet Mi-2 Magyarországon – a HA-BGC

Ez a Mi-2-es helikopter egykor a szovjet, majd az ukrán légierőben szolgált, ahol utoljára piros, 31-es fedélzeti számmal repült. A gyári száma 543722084 volt, és 1974 augusztusában gyártották oktatóváltozatban. Eredetileg a Turul Repülő- és Ejtőernyős Egyesület részére érkezett Hazánkba, ám még a hivatalos lajstromba vétele előtt átvette a BAsE Kft. A gépet először 1999. május 23-án láttam Budaörsön ebben a furcsa, fényes, kékeszöld ruhájában.



A gépet Ferihegyen, a helikopterek régi le- és felszállóhelyén vizsgálták át műszakilag a BAsE Kft. szakemberei. Egykor ezen a helyen állt a készütségi mentő Mi-2-es (a HA-BCA vagy a -BCB, néha a -BCD) abban az időszakban, amikor Ferihegyről üzemelt a Szolgálat. A földre festett nagy fehér keresztben a piros H betű is látszik még (H: hospital). A fényképet 1999. június 7-én készítettem.



A farokrész tetején a lemezek nyitott helyzetben állnak a vezérlőrendszer rudazatának az ellenőrzése céljából. Ezt a leszállóhelyet akkor már nem használták a helikopterek. Voltak olyan évek, amikor a Linair szolgálatból kivont Jak-40-es repülőgépe (a HA-LRA) álldogált itt.



**A Ferihegyi repülőtéren, a régi műszaki előtéren már a Hatóság számára készítették elő a gépet 1999. június 25-én, bár az oldalsó tüzelőanyag-póttartályok ekkor még felszerelésre vártak. A légi alkalmassági berepülés 1999. június 27-én sikeresen megtörtént.**



**A HA-BGC a hatósági szemle után, 1999. június 29-e reggelén, amikor már a póttartályok is a helyükön voltak. A helikopter mögött, takarásban a Malév régi motorműhelyének az épülete helyezkedik el, amelyben sok-sok belső égésű repülőgépmotor és gázturbinás hajtómű „megfordult” a polgári repülés Li-2-es és Tu-154-es típusokkal határolt korszakában.**



**A HA-BGC egy műszaki berepülésre indul Ferihegyről 1999. augusztus 26-án. A háttérben a HA-LAV lajstromjelű L-410UVP-E és messze hátul az éppen akkoriban a forgalomból kivont HA-BCA lajstromjelű mentő Mi-2 látható. A barna és a fehér kisbuszok az Országos Mentőszolgálat légi járműveit üzemmentartó Budapest Aircraft Service (BAsE) Kft. járművei.**



**A berepülés végén még egy kis függeszkedés belefért... Sajnos a kép egy kicsit homályos lett. (Avagy: Akit a rotorszél megcsapott...) A HA-BGC a légi alkalmassági bizonyítványa megszerzését követően a Szegedi repülőtéren állt szolgálatba a BAsE Kft. és az Országos Mentőszolgálat között létrejött szerződés értelmében. A lajstromjel itt még arany színű, amelyet azonban a Hatóság kifogásolt, és ezért ezt hamarosan megváltoztatták egy ennél jóval kevésbé látható (fekete) színűre.**



**Egy nagyon pocsék időben – amikor alig volt fény – készítettem ezt a „képet”, 1999. december 3-án a Ferihegyi repülőtéren. Mesterséges módon világosítottam fel, hogy valahogyan azért látható legyen. (Hála a digitális technológiának...) A minősége ellenére azért mutatom be mégis, mert ekkor már látható a gép oldalán az Országos Mentőszolgálat címere. A lajstromjel már fekete színnel szerepel. Így aztán nem is lehet látni...**



**Három a kislány... Avagy: Sok jó Mi-2-es kis helyen is elfér – különösen rotorlapátok nélkül. A képen három különböző festésű mentő Mi-2-es sorakozik a ferihegyi régi műszaki előtéren 2000. október 30-a reggelén: a HA-BGC, a HA-BGI és a HA-BGM. A HA-BGC oldalára az OMSz címerét, míg a HA-BGI oldalára az üzemeltető BASE Kft. címerét ragasztották fel. A HA-BGC-t egyébként éppen a HA-BGI váltotta le a szolgálatból a Szegedi repülőtéren 2001-ben. (E gépről majd legközelebb...)**



**Egy közeli kép a HA-BGC jobb oldaláról. Ez volt az egyetlen mentő Mi-2-es ezzel a fényes, kékeszöld festéssel. A hátsó, nagyméretű ablak körzetében félgömbölyű szegecsek sokasága látható. Az utastérben a betegszállító hordágy figyelhető meg. Ferihegy, 1999. augusztus 26.**



**A HA-BGC a Szegedi repülőtéren 2000. április 9-én, a készütségi állóhelyen. (A kétkerekű kis „taliga” a hajtóművek indításához szükséges akkumulátorokat rejti.) Ez a helikopter ezt követően egy évig szolgált Szegeden, majd egyszer csak kivonták a szolgálatból. A Hatóság szerint kétes eredetű alkatrészeket építettek a gépbe, és ezért nem engedélyezte a további üzemeltetést. Igaz, akkor már 27 éves volt a „madárka”. A légi alkalmassági engedélye 2001. július 27-éig volt érvényes. Ezután egy ideig Kunmadarason tárolták a helikoptert, majd végül egy váci gyűjtő kertjébe került üzemképtelen állapotban.**

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