



MH86

Magyar Honvédség Kiss József 86

Focus sur la base d'hélicoptères de Szolnok et modernisation de la Force aérienne hongroise

TEXTE ET PHOTOS **René Slegers & Bram Marijnissen**

[Low pass aviation.com](http://Lowpassaviation.com)

La base d'hélicoptères de Szolnok (MH Kiss József 86e Brigade d'Hélicoptères) constitue aujourd'hui le principal centre d'opérations et de formation de la Force aérienne hongroise. Héritière d'une longue histoire – depuis son occupation allemande durant la Seconde Guerre mondiale jusqu'à son rôle de base soviétique, puis de régiment national après l'indépendance de la Hongrie – Szolnok est devenue, au fil des décennies, le cœur de l'aviation à voilure tournante du pays.

Depuis le lancement du programme de modernisation « Zrínyi 2026 », la base a connu une transformation majeure : introduction d'hélicoptères Airbus H-145M et H-225M, renouvellement des infrastructures, modernisation de la maintenance et formation du personnel aux standards de l'OTAN. Ces nouveaux appareils remplacent progressivement la flotte vieillissante de Mil Mi-17 et Mi-24 d'origine russe, encore en service pour une période transitoire.

Le MH 86 regroupe aujourd'hui trois unités principales : un bataillon de transport, un bataillon d'attaque et un escadron d'instruction mixte, opérant conjointement pour les missions nationales et internationales (EUFOR, KFOR, assistance humanitaire et lutte contre les incendies).

Symbole du renouveau des capacités aériennes hongroises, Szolnok incarne la transition vers une force moderne, interopérable et pleinement intégrée au dispositif de défense de l'OTAN.

Historique de la base aérienne

La base d'hélicoptères de Szolnok était à l'origine une base allemande jusqu'à sa prise par l'Armée rouge soviétique durant la Seconde Guerre mondiale. Szolnok fut alors transformée en base médicale soviétique pour les soldats blessés en 1944. À la chute de l'Union soviétique, la Hongrie déclara son indépendance.

Au début des années 1990, le 89e régiment mixte de transport aérien « Szolnok » (en hongrois 89. Szolnok Vegyes Szállító Repülő) était stationné à Szolnok. Ce régiment mixte comprenait une escadrille équipée d'avions de transport An-26 Curl, ainsi que deux escadrilles d'hélicoptères Mi-8S et Mi-8T. À Szentkirályszabadja, était basé le 87e régiment d'hélicoptères de combat « Bakony » (87. Bakony Harcihelikopter Ezred), comprenant deux escadrilles de Mi-24D/V, une escadrille de Mi-8T et une escadrille de Mi-17, ainsi qu'un petit nombre de Mi-17PP spécialisés dans les missions de guerre électronique. À Börgönd, le régiment d'hélicoptères « Asbóth Oszkár » opérait sur Mi-2.

Durant les années 1990, plusieurs réorganisations touchèrent les forces aériennes hongroises. La base de Börgönd fut fermée et les Mi-2 transférés à Szolnok. Quelques années plus tard, la fermeture de Szentkirályszabadja entraîna le transfert de tous les Mi-8, Mi-17 et Mi-24 vers Szolnok. Les An-26 furent redéployés à la base aérienne de Kecskemét. Dès lors, l'unité fut renommée MH 86 « Szolnok » Helikopter Ezred (86e régiment d'hélicoptères).

Au fil des années, les Mi-2 furent retirés du service, ainsi qu'une grande partie des Mi-8, Mi-17 et Mi-24. Une Académie de l'air fut également créée au sein de la Force aérienne hongroise sur la base de Kecskemét. Pour la formation, douze Yak-52 furent acquis en Roumanie (Aerostar) et basés à Szolnok, tandis que vingt L-39ZO provenant de l'ex-RDA furent stationnés à Kecskemét. En 2009, les L-39 furent retirés du service et les Yak-52 remplacés par des Zlin en 2020. En 2018, la base d'hélicoptères de Szolnok fut entièrement moder-



Mil Mi-24V Hind est un hélicoptère d'attaque avec une capacité de transport léger datant de l'ère soviétique. Il s'est notamment illustré en Afghanistan et lors du conflit Iran-Irak. La force aérienne hongroise dispose actuellement de 8 exemplaires. Ces appareils ont été modernisés en Russie entre 2015 et 2017.

nisée en raison de la livraison de nouveaux hélicoptères et avions d'instruction. L'unité prit le nom de MH Kiss József 86. Helikopter dandár, soit 86e Brigade d'Hélicoptères Kiss József.

Le programme Zrínyi 2026

Fin 2016, le gouvernement hongrois lança le programme de modernisation ambitieux « Zrínyi 2026 », rebaptisé plus tard Programme national de développement de la défense et des forces armées, en réponse à l'évolution du contexte sécuritaire et à l'instabilité croissante sur le flanc est de l'OTAN. L'objectif principal : renforcer les capacités défensives et moderniser un matériel en grande partie d'origine soviétique afin d'atteindre les standards de l'Alliance.

Forces terrestres

Le programme prévoit l'acquisition de :

- 218 véhicules de combat d'infanterie Lynx KF41,
- 44 chars Leopard 2A7+,
- 24 obusiers automoteurs PzH 2000.

Défense aérienne et guerre électronique

Investissement majeur avec :

- le système NASAMS de défense sol-air à moyenne portée,
- des MANPADS Mistral,
- 11 radars ELM-2084, garantissant une intégration complète au réseau de défense aérienne intégré de l'OTAN.

Commandement et cyberdéfense

Le programme inclut une numérisation complète des systèmes C2, l'adoption de communications normalisées OTAN, le développement des capacités de cyberdéfense et la création d'un centre national dédié. Des investissements significatifs sont aussi prévus pour les champs de tir, les simulateurs et la coopération interalliée en formation.





Base industrielle de défense

Zrínyi 2026 vise également à renforcer l'industrie nationale de défense grâce à des partenariats internationaux, assurant un développement durable du secteur.

Composante aérienne

Le volet aérien comprend :

- la remise à niveau de 8 Mi-24 Hind,
- l'acquisition de 2 Airbus A319, 2 Falcon 7X, 2 KC-390,
- 2 Zlin 143, 6 Zlin 242, 12 L-39NG,
- 20 H-145M et 16 H-225M.

Modernisation du MH 86

La première étape du programme Zrínyi 2026 fut la grande révision de 8 Mi-24 en Russie entre 2017 et 2019. Pour la formation, 8 avions d'école Zlin furent commandés (4 livrés en 2018, 4 en 2020). En juin 2018, la Hongrie commanda 20 H-145M, livrés entre novembre 2019 et décembre 2021. Ces appareils disposent du système d'armes modulaire HForce, permettant l'emploi de roquettes de 70 mm, d'une mitrailleuse de 12,7 mm ou d'un canon de 20 mm. Ils sont dotés d'un système de protection antimissile, d'un dispositif de descente rapide (fast-rope), d'une suite de contre-mesures électroniques et d'une caméra optro-nique. Ils remplissent des missions d'appui-feu, de transport, de recherche et sauvetage (SAR) et VIP.



La dernière phase du programme pour le MH 86 comprenait l'acquisition de 16 H-225M (commandés en 2018, livrés 2023-2025). Ces hélicoptères multirôles disposent de communications de dernière génération, d'une capacité tout temps et d'une compatibilité JVN. Ils remplissent des missions de transport, de recherche et sauvetage au combat (CSAR) et d'opérations spéciales. Six appareils sont armés du système HForce.

Leur avionique avancée, pilote automatique à quatre axes, grande autonomie et capacité d'emport (jusqu'à 24 soldats) leur permettent d'exécuter les missions les plus exigeantes.

Une nouvelle infrastructure technique (hangars, aires de trafic et installations de maintenance modernes) est actuellement en construction à Szolnok pour accueillir la flotte de H-145M et H-225M. Les Mi-17 et Mi-24 resteront sur les aires de dispersion jusqu'à leur retrait du service actif.

Situation actuelle

Le MH Kiss József 86e Brigade d'Hélicoptères compte trois bataillons :

1. Bataillon de transport (Szállító Helikopter Zászlóalj) – Mi-17, H-145M, H-225M

2. Bataillon d'attaque Phoenix (Phoenix Harci helikopter Zászlóalj) – Mi-24, H-145M

3. Escadron mixte d'instruction (Vegyes Kiképző Repülőszázad) – AS-350, Zlin 143, Zlin 242 (basé administrativement à Kecskemét, mais opérant depuis Szolnok).

Les Zlin Z-143 (2 places) et Zlin Z-242 (4 places) sont de construction récente, tout comme les H-145M et H-225M, et devraient rester en service pour plusieurs décennies. En revanche, les Mi-17 et Mi-24 vieillissants souffrent d'un manque de pièces détachées et de personnel qualifié. Leur retrait est prévu d'ici été 2026, sous réserve de disponibilité technique. Le conflit russo-ukrainien empêche désormais tout approvisionnement en pièces russes.



Missions et exercices récents

En 2023 : deux H-145M déployés en Slovaquie lors d'inondations majeures.

En 2024 : un Mi-17 et deux H-145M en mission EUFOR (Bosnie-Herzégovine) ; deux Mi-17 engagés dans la lutte contre les incendies en Slovaquie.

En 2025 : un H-145M déployé avec la KFOR au Kosovo.

Les H-225M ont déjà été employés à l'étranger :

En août 2024 : incendies en Macédoine du Nord

En septembre 2024 : incendies en Hongrie

En octobre 2024 : remplacement du Mi-17 en mission EUFOR

En février 2025 : premier tir réel sur le champ de tir de Bakony

En Juin 2025 : participation à Fire Blade et Saber Guardian à Pápa

En été 2025 : missions incendie en Albanie, Bulgarie et Monténégro.





systèmes de navigation et la disposition des pédales (sens inverse du rotor). Le H-145M (3,5 t) est beaucoup plus léger que le Mi-17 (13 t), ce qui a nécessité une adaptation. Le Mi-17 offre une plus grande capacité de transport, qui sera regrettée après son retrait.

Les pilotes n'ont pas choisi leur type d'appareil : les affectations ont été décidées selon les besoins opérationnels. Le H-225M est encore en phase de montée en puissance, mais les équipages hongrois acquièrent désormais leur autonomie de formation avec le soutien d'Airbus.



Maintenance

Un technicien responsable de la planification de la maintenance explique :

« J'ai commencé ma carrière militaire en 2015 comme mécanicien cellule et moteur, avant de devenir planificateur de maintenance en 2020. Les premiers mécaniciens H-145 ont été formés à Donauwörth (Allemagne) et les H-225 à Marseille (France). La formation dure six semaines et inclut théorie et pratique. Les mécaniciens Mi-17/Mi-24 sont en reconversion sur H-145 et H-225, en Hongrie ou à l'étranger. La maintenance est globalement similaire, hormis l'avionique, entièrement numérique sur les nouveaux modèles. Une inspection légère est effectuée toutes les 100 heures de vol (3 à 4 semaines), et une inspection majeure toutes les 600 heures. Les Mi-17/Mi-24 sont plus simples, mais l'obtention de pièces est devenue problématique. Les documents techniques des appareils russes étaient en hongrois,

ceux des H-145M/H-225M sont en anglais ; le personnel a donc dû se former linguistiquement, avec le soutien efficace d'Airbus. »

Commandement et formation

Le commandant d'escadron (3 000 h de vol sur Yak-52, Mi-2, Mi-8/17) et son adjoint (2 500 h sur Yak-52, Mi-2, Mi-8/17, Mi-24) sont issus de la même promotion (1988). Ils effectuent désormais la conversion sur H-145M et H-225M.

Leur formation type comprend :

- 3 semaines de théorie,
- 2,5 semaines de simulateur,
- 2 semaines de vol,
- puis 1,5 semaine de maintenance.

Le principal changement entre les hélicoptères russes et les Airbus réside dans l'avionique, les

