

# Magyar Honvédség Kiss József 86. Helikopterdandár



## Fuerzas de Defensa Húngaras József Kiss 86.<sup>a</sup> Ala de Helicópteros

Durante la década de los 90, se produjeron varias reorganizaciones en la Fuerza Aérea Húngara. La base aérea de Börgönd se cerró y los Mi-2 con base se trasladaron a la base aérea de Szolnok. Unos años más tarde, Szentkirályszabadja cerró sus puertas y todos los Mi-8, Mi-17 y Mi-24 también se transfirieron a Szolnok. El avión de transporte An-26 Curl se transfirió de Szolnok a la base aérea de Kecskemét. A partir de ese momento, la unidad de Szolnok pasó de llamarse 89. «Szolnok Vegyes Szállítórepülő-Ezred» a MH 86. «Szolnok» Helikopter Ezred. Con el paso de los años, los Mi-2 fueron retirados del servicio, al igual que muchos, aunque

afortunadamente no todos, los Mi-8, Mi-17 y Mi-24. Además, se estableció una Academia Aérea dentro de la Fuerza Aérea Húngara en la Base Aérea de Kecskemét. Para ello, se adquirieron doce IAR-52 de Aerostar en Rumanía, pero se establecieron en Szolnok, y veinte L-39ZO de la antigua Alemania del Este, también con base en Kecskemét. En 2009, todos los L-39 fueron retirados del servicio y los Yak-52 fueron reemplazados por aviones de entrenamiento Zlin en 2020. En 2018, la base de helicópteros de Szolnok se renovó por completo con la entrega de nuevos helicópteros y más aviones de entrenamiento, y el ala cambió su nombre a MH

Airbus Helicopters H-2225  
cargando agua en un cubo  
"Bambi".



Kiss József 86. Helikopter dandár, que significa 86.<sup>a</sup> Base de Helicópteros.

### El Programa Zrinyi 2026

A finales de 2016, el gobierno húngaro lanzó el ambicioso programa de modernización "Zrinyi 2026", ahora denominado "Programa de Desarrollo de la Defensa Nacional y las Fuerzas Armadas", como respuesta a la evolución de la dinámica de seguridad y

La Base de Helicópteros de Szolnok fue una antigua base alemana hasta que fue capturada por el Ejército Rojo Soviético durante la Segunda Guerra Mundial. Szolnok se convirtió en una base médica rusa para soldados heridos en 1944. Tras la desintegración de la Unión Soviética, Hungría se declaró independiente. A principios de los 90, en Szolnok se encontraba el 89.º Regimiento de Transporte Mixto «Szolnok» Vegyes Szállító Repülő, compuesto por un escuadrón equipado con aviones de transporte An-26 Curl y dos escuadrones con helicópteros Mi-8S y Mi-8T. En Szentkirályszabadja, el 87.º Regimiento de Helicópteros Ezred «Bakony» tenía su base en dos escuadrones: Mi-24D y Mi-24V, un escuadrón con helicópteros Mi-8T, un escuadrón con helicópteros de transporte Mi-17 y un pequeño número de helicópteros Mi-17PP equipados para misiones especiales. En Börgönd, el regimiento de helicópteros «Asboth Oszkár» tenía su base en helicópteros Mi-2.

Autor: Lowpass Aviation

la creciente inestabilidad en las fronteras orientales de la OTAN. Hungría se centró más en el fortalecimiento de las capacidades defensivas y reconoció la necesidad de modernizar su equipo militar, en gran parte de la era soviética, y alinear sus capacidades con los estándares de la OTAN.

Para la Fuerza Aérea, el programa implicó la revisión de 8 Mi-24 y la adquisición de 2 Airbus A-319, dos Falcon 7 y 2 aviones de transporte KC-390, dos Zlin 143, seis Zlin 242 y 12 aviones de entrenamiento L-39NG, además de 20 helicópteros H-145 y 16 H-225.

### Modernización de la MH 86

La primera parte del programa "Zrinyi" 2026 que se ejecutó fue la revisión a gran escala de ocho helicópteros de ataque Mi-24 en Rusia. Esta revisión a gran escala, que prolongó la vida útil de los helicópteros, comenzó en 2017 y finalizó en 2019. Para el entrenamiento de pilotos, se encargaron ocho aviones de entrenamiento Zlin, los cuatro primeros entregados en 2018, seguidos de los otros cuatro en 2020. En junio de 2018, el Ministerio de Defensa húngaro adquirió 20 helicópteros H-145, que se entregaron entre noviembre de 2019 y diciembre de 2021. Estos helicópte-



ros están equipados con sistemas de armas modulares HForce, que ofrecen la opción de equiparlos con cohetes de 70 mm, una ametralladora de 12,7 mm o un cañón de 20 mm. Además del armamento, los helicópteros cuentan con un paquete de protección contra misiles, un sistema de cuerda rápida, un sistema de contramedidas electrónicas y una cámara electroóptica de puntería. Estos helicópteros se utilizarán para misiones de Fuerzas de Combate (HForce), transporte, Búsqueda y Rescate (SAR) y VIP.

Uno de los H-145 recientemente adquiridos.



La última fase del programa "Zrinyi" 2026 para la MH 86 fue la adquisición de 16 helicópteros H-225 por parte del Ministerio de Defensa húngaro a finales de 2018, que se entregaron entre julio de 2023 y julio de 2025. Estos helicópteros multifunción están equipados con capacidades de comunicación de vanguardia y son aptos para todo tipo de clima, gracias a su compatibilidad con gafas de visión nocturna. Se utilizarán para transporte, Búsqueda y Rescate en Combate (CSAR) y operaciones especiales. Para estas operaciones, seis helicópteros están equipados con Sistemas de Armas Modulares HForce. Gracias a su aviónica avanzada y piloto automático de cuatro ejes, su excepcional alcance y capacidad de carga útil, junto con una amplia cabina con capacidad para 24 tropas y un potente armamento aire-tierra y aire-superficie, así como sistemas de guerra electrónica, el H-225 puede llevar a cabo las misiones más exigentes.

Debido a la entrega de los 20 helicópteros H-145 y los 16 H-225 con su equipo correspondiente, también se necesita más espacio de hangar y

plataformas, y las obras están actualmente en marcha. Se está construyendo una nueva instalación de vanguardia en la base, con una enorme plataforma y varios hangares para que todos los helicópteros puedan estacionarse en su interior. Las obras de esta nueva instalación están muy avanzadas y finalizarán pronto. Una vez finalizadas, los H-145M y los H-225 se trasladarán a sus nuevas instalaciones y operarán desde aquí, mientras que los Mi-17 y Mi-24 no se trasladarán a las nuevas instalaciones; operarán desde el área de dispersión hasta que sean retirados del servicio activo.

### Presente

Actualmente, la MH Kiss József 86. Helikopter dandár (86.<sup>a</sup> Base de Helicópteros) consta de tres escuadrones. El primero es el Szállító Helikopter Zászlóalj (Batallón de Helicópteros de Transporte), que vuela con los Mi-17, H-145 y H-225. El segundo es Phoenix Harchihelikopter Zászlóalj (Batallón de Helicópteros de Ataque Phoenix) y están volando con el Mi-24 y el H-145. El tercer escuadrón es el Vegyes Képző Repülőszázad (Escuadrón de aviación de entrenamiento mixto) y

también opera desde Szolnok, pero en el papel tiene su base en la MH Vitéz Szentgyörgyi Dezső 101. Repülődandár (101.<sup>a</sup> base aérea táctica) Base aérea de Kecskemet. Están volando con el AS-350, Zlin 143 y Zlin 242 desde la base aérea de Szolnok. La principal diferencia entre el Zlin Z 143 y el Zlin Z 242 radica en que el Zlin Z 143 tiene capacidad para dos personas y el Zlin Z 242, para cuatro.

Todos los Zlin Z 143, Zlin Z 242, H-145 y H-225 son de nueva construcción, y la Fuerza Aérea Húngara podrá operar con ellos en las próximas décadas. Sin embargo, esto no se aplica a los antiguos helicópteros Mi-17 y Mi-24 de fabricación rusa. Solo unos pocos Mi-17 y Mi-24 siguen operativos, pero la pregunta es: ¿cuánto tiempo podrán mantenerse operativos?

Debido a la falta de repuestos y a la reducción cada vez mayor de tripulantes, los días de los Mi-17 y Mi-24 están contados. En teoría, estarán en servicio hasta el verano de 2026 si cuentan con suficientes repuestos y tripulación para volarlos. Debido a la guerra entre Rusia y Ucrania, ahora es imposible recibir repuestos de Ru-



sia y, debido a la falta de pilotos, todos los pilotos vuelan en dos tipos: el Mi-17 y el H-145 o el Mi-24 y el H-225.

El Airbus Helicopters H-145, fabricado en Alemania, es compacto, fácil de volar, con capacidad de misión integrada y gran flexibilidad, especialmente en condiciones de operación a altas temperaturas, y cuenta con una cabina amplia y flexible. Los futuros pilotos deben realizar dos semanas de estudio, seguidas de dos semanas de vuelo en el simulador y, posteriormente, dos semanas de vuelos de práctica. Los primeros pilotos se formaron en Alemania; actualmente, la formación se imparte en Szolnok, a cargo de los propios húngaros.

### Misiones y ejercicios

En 2023, dos H-145 prestaron asistencia en Eslovenia ante las graves inundaciones. Desde enero de 2024, un Mi-17 prestó servicio en la EUFOR en Bosnia y Herzegovina junto con dos H-145. Ese mismo año, dos Mi-17, equipados con helicópteros Bambi, prestaron asistencia en Eslovaquia en caso de grandes incendios forestales. En marzo de 2025, un H-145 prestó servicio en la KFOR en Kosovo

como elemento de reconocimiento.

Actualmente, se está realizando un amplio entrenamiento con los helicópteros H-225, que ya se han desplegado para prestar asistencia tanto en su propio país como en otros. El primer despliegue tuvo lugar en agosto de 2024 en Macedonia del Norte para prestar asistencia en caso de incendios forestales, y en septiembre de 2024 se produjeron incendios forestales en Hungría, donde el H-225 prestó asistencia. En octubre de 2024, un H-225 sustituyó al Mi-17 en la misión de la EUFOR en Bosnia y Herzegovina. En febrero de 2025, el H-225 realizó su primer ejercicio de entrenamiento en el polígono de Bakony. En junio de 2025, se llevaron a cabo los ejercicios "Fire Blade" y "Sabre Guardian" en la Base Aérea de Papá, en los que participaron cuatro H-225. En julio de 2025, dos helicópteros H-225 se desplegaron en Albania para ayudar con los incendios forestales, donde se lanzaron 568.000 litros de agua en 300 lanzamientos de cubos "Bambi". Ese mismo mes, un H-225 se desplegó en Bulgaria para ayudar con los incendios forestales, donde durante tres días se lan-

zaron 277.000 litros de agua en 146 lanzamientos de cubos "Bambi". En agosto de 2025, un H-225 se desplegó en Montenegro para ayudar con los incendios forestales, donde se lanzaron 132.000 litros de agua en 66 lanzamientos de cubos "Bambi".

### Mantenimiento

Un empleado técnico, responsable de la planificación del mantenimiento: "Comencé mi carrera militar en 2015 y trabajé como mecánico en el taller de motores y fuselaje hasta 2020, cuando me convertí en planificador de mantenimiento. Los primeros mecánicos del H-145 fueron a Donauwörth, Alemania, y los primeros mecánicos del H-225 a Marsella, Francia. Su formación duró unas seis semanas y no solo incluyó estudios, sino también prácticas. Los mecánicos del Mi-17 y el Mi-24 están recibiendo formación continua para el H-145 y el H-225. Estos mecánicos pueden continuar sus estudios en Szolnok, pero también pueden ir a Donauwörth, Alemania, o a Marsella, Francia, según sus necesidades. Los nuevos helicópteros H-145 y H-225 tienen un aspecto diferente al de los antiguos Mi-17 y Mi-24,

**H-145 utilizado en la fuerza de mantenimiento de Kosovo (KFOR)**



**Uno de los últimos Mi-17 húngaros en servicio.**



pero el mantenimiento es el mismo; la única diferencia reside en la aviónica, que es totalmente digital. Los H-145 y H-225 no están presentes en los Mi-17 y Mi-24. Cada 100 horas de vuelo, los H-145 y H-225 necesitan un pequeño mantenimiento que dura entre tres y cuatro semanas, y se realiza aquí en Szolnok. Cada 600 horas de vuelo necesitan una inspección más exhaustiva, que lle-

va más tiempo. El mantenimiento de los Mi-17 y Mi-24 es más sencillo; los H-145 y H-225 tienen un historial más amplio en comparación con los Mi-17 y Mi-24. El único problema con estos helicópteros de fabricación rusa es conseguir repuestos de Rusia. Por eso los Mi-8 ya no vuelan, ya que necesitan repuestos. LOM Praha, en Chequia, también puede suministrar repuestos, pero enton-

ces las garantías de Rusia expiran. También tuvimos un problema con el idioma: todos los documentos de los Mi-17 y Mi-24 fueron traducidos por los rusos al húngaro, pero en los H-145 y H-225 todo está en inglés, por lo que el personal necesitaba entenderlo. El idioma, pero Airbus nos está dando un excelente apoyo y nuestro personal, unas 60 personas, está muy satisfecho".

El comandante de escuadrón, con un total de 3.000 horas de vuelo en el Yak-52, Mi-2 y Mi-8/Mi-17, y el subcomandante, con un total de 2500 horas de vuelo en el Yak-52, Mi-2, Mi-8/Mi-17 y Mi-24, fueron compañeros de clase. Ambos se graduaron en 1988 y llegaron a Szolnok después de graduarse. Actualmente, no vuela mucho, pero perderá su licencia si no vuela durante un año y medio, por lo que vuela el H-145 ocasionalmente, y su compañero lleva volando el H-145 desde 2021 y ahora está en proceso de conversión al H-225.

El comandante realizó su conversión de tipo en Marsella, Francia. El estudio consta de tres secciones: 3 sema-



Fuerzas especiales junto a un H-145.

nas de estudio en tierra, 2,5 semanas de entrenamiento en el simulador y 2 semanas de vuelos de entrenamiento. Para el mantenimiento, se realizaron otras 1,5 semanas de... Entrenamiento. El entrenamiento de vuelo se ha realizado en el propio Szolnok. Las cabinas del H-145 son similares a las del H-225.

Según el subcomandante, la principal diferencia entre el Mi-17/Mi-24 y el H-145/H225 radica en que los pedales están al revés debido a la circulación de las palas del rotor. Esto no es un gran problema, pero hay que tenerlo en cuenta durante el vuelo; si se usan mal los pedales, puede ser un grave problema. La mayor diferencia entre los helicópteros antiguos y los nuevos reside en las cabinas y los sistemas de mapeo. Además, el H-145 es muy ligero en comparación con el Mi-17: el H-145 pesa 3,5 toneladas y el Mi-17 13 toneladas, lo que al principio fue muy difícil para los pilotos. El Mi-17 tiene más espacio para tropas que el H-225, y eso se echará de menos, así que esperamos que los Mi-17 estén operativos en los próximos años.



Fast rope desde un H-225

Los pilotos de los Mi-17 y Mi-24 no tenían opción de elegir el helicóptero que querían volar, pero analizamos dónde necesitábamos pilotos y les indicamos en qué helicóptero volarían. El H-225 aún no está operativo debido a las numerosas tareas que puede realizar, pero estamos en camino; ahora nos encontramos entre

la capacidad inicial y la operativa. Airbus está capacitando a nuestro personal para que podamos formar a los futuros pilotos. . **FAM**

Los autores de Lowpass Aviation.com agradecen al personal de la Fuerza Aérea Húngara su hospitalidad y ayuda durante nuestras visitas a la Base Aérea de Szolnok.