

CO DALEJ Z MIG-29 W POLSCE I EUROPIE? [ANALIZA]

W przyszłym roku minie 30 lat służby samolotu MiG-29 w Polsce, choć po doposażeniu samoloty tego typu mają swoje miejsce w systemie obrony powietrznej kraju, to jednak ich eksploatacji nie da się wydłużyć w nieskończoność. Celowe jest wydłużenie resursu i ograniczona modyfikacja kilku maszyn, ale nie może to oznaczać dalszego odwlekania wprowadzenia następców.

Samoloty MiG-29 w Polsce

Samoloty MiG-29 produkowane były głównie w latach 80., w pierwszej kolejności trafiały one do wojsk lotniczych i wojsk OPK ZSRR, a pod koniec lat 80. również na eksport, głównie do państw zaprzyjaźnionych.

Do Polski pierwsze samoloty tego typu trafiły w lipcu 1989 roku, do pułku lotniczego w Mińsku Mazowieckim. W sumie 12 maszyn posłużyło do przebrożenia jednej z eskadr 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Choć planowane były zakupy kolejnych myśliwców, to ostatecznie do nich nie doszło ze względu na destabilizację sytuacji politycznej oraz (w jej efekcie) gwałtownego wzrostu ceny kolejnych samolotów.

Kolejne samoloty trafiły do Polski jako maszyny używane. Dziesięć samolotów pozyskano w 1995 roku z Czech. Maszyny były w bardzo dobrym stanie technicznym, z małym nalotem, jeszcze przed pierwszym remontem głównym. Czechy zrezygnowały wówczas z lotnictwa naddźwiękowego, aż do wprowadzenia do służby w 2005 roku samolotów JAS-39 Gripen. Podobnie jak poprzednie maszyny, samoloty te trafiły do Mińska Mazowieckiego, co pozwoliło na wycofanie z użycia w tej bazie MiG-21.

Kolejne 22 samoloty pozyskano z Niemiec, zastąpiły je w lotnictwie tego kraju maszyny wielozadaniowe Eurofighter Typhoon. Pierwsze egzemplarze dostały do Polski we wrześniu 2003 roku. Użytkownikiem tych maszyn stała się baza lotnicza w Malborku, w której do 2001 używano samolotów MiG-21. Ich stan techniczny był gorszy niż w wypadku poprzednich partii. Samoloty były bowiem wyeksploatowane, i zaraz po przejęciu skierowano je na drugi remont główny. Także ich konfiguracja była nieco odmienna od tej samolotów eksploatowanych w Mińsku Mazowieckim - były one częściowo wyposażone w NATO-wskie systemy nawigacji i komunikacji, jednak odmiennych typów niż na poprzednich samolotach.

Do eksploatacji przyjęto jedynie 11 samolotów z Niemiec, wpięć wdrożono do eksploatacji 4 maszyny jedynie po przeglądzie, następnie do bazy trafiło 10 samolotów już po przejściu II remontu głównego, a pierwsze 4 sztuki wróciły do WZL-2 w Bydgoszczy. Później uzupełniono je pięcioma maszynami przekazanymi z Mińska Mazowieckiego oraz jedną z pierwszych 4, wszystkie już po II remoncie głównym.

Od połowy pierwszej dekady XXI w., eskadry w obu bazach dysponowały 13 maszynami bojowymi

oraz 3 maszynami szkolno-bojowymi. Stan ten utrzymywał się aż do drugiej połowy drugiej dekady XXI w.



MiG-29UB z 22. BLT w Malborku ozdobiony podobizną gen. Stanisława Skalskiego. Fot. WZL-2

11 czerwca 2016 roku podczas rozruchu zapalił się silnik samolotu (według niepotwierdzonych informacji numer boczny 4101) należącego do 22 bazy w Malborku. Jak później ustaliła komisja, pożar nastąpił w wyniku awarii agregatu. 18 grudnia 2017 roku doszło do wypadku lotniczego w wyniku którego rozbił się samolot z 23 bazy w Mińsku Mazowieckim numer boczny 67 - pilot przeżył. 6 lipca 2018 roku doszło do katastrofy lotniczej samolotu numer boczny 4103 z Malborka, który rozbił się ok. godziny 2:00 w nocy. Jak podał płk. pil. Maciej Trelka, szef Zarządu Działań Lotniczych DGRSZ, pilot opuścił maszynę poprzez katapultowanie się, jednak nie przeżył incydentu. Wszystkie trzy utracone myśliwce to samoloty w wersji bojowej (jednomiejscowe).

MiG-29 w Europie

Spośród państw należących do Sojuszu Północnoatlantyckiego, oprócz Polski, samoloty MiG-29 używane są jeszcze w Bułgarii i na Słowacji. Kraje te współpracują w zakresie utrzymania samolotów w służbie z rosyjskim producentem. Bułgaria dysponuje formalnie 22 samolotami, a Słowacja - 12 (+9 zmagazynowanych). W praktyce jednak w każdym z tych krajów w stanie lotnym utrzymywanych jest jedynie kilka maszyn doposażonych do działania w przestrzeni ICAO i NATO, czy minimum konieczne do utrzymania pary dyżurnej oraz zapewnienia podstawowego szkolenia lotniczego.

Wybór nowego samolotu dla Bułgarii odbywał się w atmosferze skandalu politycznego, rozważane były zarówno używane F-16, jak i Gripeny. Słowacja zamierza obecnie pozyskać zachodnie samoloty wielozadaniowe. Rząd tego kraju rozważa oferty dotyczące pozyskania samolotów Gripen i F-16, decyzja ma być podjęta wkrótce.

AKTUALIZACJA 11.07 14:09. 11 lipca, w pierwszym dniu szczytu NATO słowacki resort obrony poinformował o wyborze najnowszej wersji samolotów F-16, jako następców MiG-29. Planowany jest zakup 14 maszyn.



photo: Ognyan Stefanov

Fot. Ognyan Stefanov, af.armf.bg

Użytkownikiem MiG-29 były również Węgry (dysponujące teoretycznie 28 samolotami), jednak zostały one wycofane z użycia w grudniu 2010 roku. Zastąpiły je maszyny JAS-39 Gripen (dostarczone między 2006-2007 rokiem; w okresie przejściowym używano samolotów obu typów).

Jest jeszcze jeden użytkownik samolotów biura MiG w NATO. Jest to Rumunia, która wciąż eksploatuje zmodernizowane samoloty MiG-21 Lancer. Także w tym kraju podjęto decyzję o zastąpieniu samolotów produkcji radzieckiej, samolotem zachodnim. Obecnie Rumunii dysponują trzema eskadrami samolotów klasy myśliwca (dwie wciąż używają MiG-21, trzecia zaś używa obecnie 12 używanych samolotów F-16A/B zmodernizowanych w ramach programu MLU - wersja oprogramowania M5.2). Planowane jest pozyskanie kolejnych F-16.

Choć w obszarze Europy Środkowo-Wschodniej można znaleźć państwa które jeszcze eksploatują samoloty produkcji radzieckiej, to jednak wszędzie są one traktowane jako typ schodzący. Pilnie prowadzone są prace nad zastąpieniem ich samolotami zachodnimi (choćby używanymi).

Użytkownikami MiG-29 pozostają również zarówno Ukraina, jak i Białoruś. W ich przypadku sytuacja ta jest jednak dyktowana podstawowym problemem, czyli brakiem nowych samolotów. W obu krajach eksploatowane są samoloty wszystkich typów odziedziczonych po ZSRR, jednak w praktyce sprawna jest tylko niewielka część floty. W przypadku samolotów MiG-29 oba te kraje (dysponujące pewnym własnym zapleczem) opracowały modernizacje maszyn tego typu - MiG-29BM na Białorusi (zmodernizowane kilkanaście sztuk) i MiG-29MU1 na Ukrainie (zmodernizowane 8 sztuk).

Użytkownikiem MiG-29 jest również Serbia. Kraj ten po rozpadzie Jugosławii dysponował zaledwie 5 samolotami, z których jeden utracono później w katastrofie. Cztery samoloty to zbyt mała liczba maszyn by mówić o zapewnieniu jakiegokolwiek ciągłości eksploatacji. By poprawić sytuację Rosja przekazała Serbii kolejnych 6 używanych myśliwców (które przeszły remont i doposażenie już na koszt

Serbów, w podobnym zakresie co 4 pozostałe maszyny). Pojawiła się również informacja o możliwości obdarowania Serbii dodatkowymi 8 maszynami, tym razem z Białorusi. Serbia nie aspiruje obecnie do członkostwa w NATO, zaś rosyjskie dary pozwalają na podreperowanie dramatycznej sytuacji lotnictwa bojowego.



Białoruskie myśliwce MiG-29. Fot. Dmitrij Piczugin/CC BY-SA 2.0

Wśród europejskich użytkowników MiG-29 spoza NATO nie można nie wymienić Rosji, gdzie samolot ten również jest typem schodzącym. Obecnie pułki myśliwskie używające MiG-29 najczęściej przeobrażane są w wielozadaniowe samoloty Su-30SM. W linii utrzymywane są również stosunkowo nieliczne (na skalę rosyjskich sił powietrznych) zmodernizowane samoloty MiG-29SMT (powstałe z przebudowy nieodebranych płatowców, które pozostały w zakładach RSK MiG po zakończeniu produkcji MiG-29 w 1994 roku). Oryginalnych MiG-29 wkrótce nie powinno już być na stanach jednostek. Wspomnieć można również o nowych samolotach MiG-29K dostarczonych rosyjskiej marynarce wojennej, jednak podkreślić trzeba że MiG-29K to w praktyce zupełnie inny typ samolotu niż MiG-29 - podobny, czerpiący z używanych na nim rozwiązań, jednak większy i napędzany innymi (niezgodnymi) silnikami.

Co dalej z polską flotą MiG-29?

Po wdrożeniu do służby samolotów pozyskanych z Niemiec etat obu baz wyposażonych w MiG-29 ustalono na 16 samolotów (13 bojowych i 3 szkolno-bojowe). Obecnie po utracie 3 egzemplarzy w służbie pozostaje 29 samolotów. Dziewięć spośród nich to samoloty pozyskane z Niemiec, wyeksploatowane w dużo większym stopniu niż pozostałe maszyny (płatowce te mają ok. 1000 godzin nalotu więcej niż pozostałe samoloty). Z pozostałych 20 samolotów, 15 przeszło modernizację do wersji określanej jako MiG-29M (nie mylić z rosyjskim samolotem tak oznaczonym), prace nad samolotami zakończono w listopadzie 2014 roku. By utrzymać zdolności bojowe myśliwców zakupiono dla nich nowe uzbrojenie, np. 40 fabrycznie nowych pocisków R-27R1 od producenta na Ukrainie.

Należy również wspomnieć o 18 samolotach Su-22, które pierwotnie miały być wycofane w 2014 roku, a które służą w bazie lotniczej w Świdwinie. Maszyny te podobnie jak 9 najbardziej zużytych MiG-29,

choć realizowane jest wydłużenie okresu ich eksploatacji, tak naprawdę już dziś powinny być wycofane z użycia. Mniej zużyte samoloty MiG-29, po doposażeniu pozostałych 5 egzemplarzy, mogą pełnić służbę jako zdolność pomostowa, ale już dziś należy rozpocząć poszukiwania ich następców. W ubiegłym roku MON rozpoczął program nowego myśliwca Harpia, ale na razie jest on w fazie wstępnych analiz, i nie jest znany nawet jego przybliżony harmonogram.



Słowackie myśliwce MiG-29 w locie. Fot. MO Słowacji

Wobec tych wyzwań decydenci powinni podjąć decyzję o przyszłości 1 Skrzydła Lotnictwa Taktycznego, które używa samolotów MiG-29 i Su-22 (samoloty F-16 służą w 2 Skrzydle). Jeśli uzna się, że zasadne jest utrzymanie wszystkich baz i eskadr w ramach obecnego 1 Skrzydła (na co wskazuje choćby rekomendacja Strategicznego Przeglądu Obronnego o zwiększeniu - a nie zmniejszeniu - potencjału ilościowego lotnictwa taktycznego), konieczne jest jak najszybsze podjęcie decyzji o wprowadzeniu nowych samolotów. Procedury wyboru i realizacja zakupów zajmą lata. Konieczne jest wyciągnięcie lekcji z lat 2001-2006, kiedy to po wycofaniu samolotów MiG-21, ale jeszcze przed otrzymaniem samolotów F-16, eskadry wytypowane do otrzymania tych ostatnich dysponowały jedynie samolotami TS-11 Iskra. Częściowo sytuację uratowały przyjęte w 2004 roku ex-niemieckie MiG-29, które trafiły do Malborka.

Brak zainteresowania decydentów programem pozyskania nowego samolotu może doprowadzić do podobnej sytuacji w bazach w Świdwinie, Malborku, a w dłuższej perspektywie również w Mińsku Mazowieckim. Problem jednak może być tym głębszy, że obecnie wojsko nie dysponuje również odpowiednią liczbą samolotów szkolno-bojowych (okres eksploatacji TS-11 ostatnich serii produkcyjnych był wydłużany podobnie jak w wypadku samolotów bojowych) by zapełnić eskadrom minimum nalotu. W przypadku braku podjęcia problemu przez decydentów, wojsko może borykać się z brakiem samolotów nadających się do eksploatacji. Okresu służby sowieckich maszyn nie da się wydłużać w nieskończoność.