

POWRÓT MYŚLIWCÓW MIG-29 I CO DALEJ? [ANALIZA]

Przywrócenie do lotów myśliwców MiG-29 to dobra wiadomość tak dla Sił Powietrznych SZ RP jak i obronności Polski. Sama decyzja to jednak dopiero początek trudnego i długiego procesu przywracania samolotów do służby. Długiego i trudnego, ponieważ decyzja została podjęta późno, prawdopodobnie znacznie później, niż było to możliwe uwzględniając realia.

„Decyzję o wznowieniu służby samolotów MiG-29 na pewno trzeba przyjąć pozytywnie. Ale fakt, że podjęto ją tak późno należy skrytykować, bo przyczyny marcowej awarii samolotu na pewno były znane maksymalnie 2-3 miesiące po tamtym zdarzeniu” – ocenia gen. bryg. rez. pil. Jan Rajchel, wcześniej m.in. dowódca 41. eskadry lotnictwa taktycznego bazującej w Malborku i 23. Bazy Lotniczej w Mińsku Mazowieckim, profesor UPH w Siedlcach i ekspert fundacji Stratpoints. Generał jest przekonany, że obydwie bazy, w których są obecnie eksploatowane te samoloty, przeprowadziły szeroko zakrojone przedsięwzięcia, które pozwoliłyby na wcześniejsze wznowienie lotów gdyby tylko została zatwierdzona taka decyzja. Jeżeli stałoby to się w maju bądź czerwcu, powrót mógł odbyć się względnie bezboleśnie.

Czytaj też: [Co dalej z MiG-29 w Polsce i Europie? \[ANALIZA\]](#)

„W zależności od typu samolotu i swojego wyszkolenia piloci mają maksymalne dopuszczalne przerwy w wykonywaniu lotów w określonych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy oraz w wykonywaniu określonych zadań w powietrzu. I te maksymalne przerwy, po których przekroczeniu pilot może nie wykonywać lotu – i to jeśli mamy do czynienia z najbardziej doświadczonym pilotem i najłatwiejszymi warunkami atmosferycznymi – to jest 5 miesięcy. Potem na danym typie samolotu, zgodnie z obowiązującymi przepisami, już nikt nie ma odpowiednich dopuszczeń aby wykonać samodzielny lot.” – tłumaczy.

Po dziewięciu miesiącach – a tyle czasu nie latały polskie MiG-i – również można przywrócić pilotów do latania, ale trzeba w tym celu stworzyć odpowiednie procedury, wydać rozkazy i powoli realizować wypracowaną metodę. Działania te będą jednak obarczone pewnym, niepotrzebnym, zdaniem generała ryzykiem, którego można było uniknąć. Nie wspominając o obniżeniu poziomu bezpieczeństwa Polski w ciągu ostatnich dziewięciu miesięcy i w kolejnych (do pełnego wznowienia gotowości operacyjnej, takiej jaka była jeszcze w lutym 2019 r. upłynie zapewne mniej więcej rok). W tym czasie do obrony przestrzeni powietrznej pozostają wyłącznie F-16.

Czytaj też: [Kolejny MiG-29 utracony. Czy dolecimy do Harpii? \[OPINIA\]](#)

Trzy warianty wyjścia z kryzysu

Generał zakłada, że w czasie ostatnich dziewięciu miesięcy piloci z baz w Mińsku Mazowieckim i Malborku podtrzymywali swoje umiejętności we wszystkich zakresach, w których było to możliwe. Wymienia tutaj szkolenia teoretyczne i treningi w kabinach samolotów, polegające na zapamiętywaniu poszczególnych czynności wykonywanych w czasie lotu. Z pewnością było też prowadzenie szkolenie symulatorowe prowadzone na dostarczonym do Mińska Mazowieckiego w 2016 nowoczesnym urządzeniu tej klasy. Oprócz tego wszyscy piloci wykonywali też loty na samolotach innych typów.

Czytaj też: [Cyfrowy symulator MiG-29 zastąpił posowiecki „zabytek” \[Defence24.pl TV\]](#)

Najtrudniej będzie na początku

„Inny będzie sposób wznawiania pilotów-instruktorów z najwyższą klasą, inny pilotów wyszkolonych, ale z dość małym doświadczeniem, jeszcze inny dla tych najmłodszych, bo są też tacy, którzy wylatali po 100 godzin na MiG-u czy nawet po kilkadziesiąt.” – mówi generał.

Czytaj też: [Przetargi na bomby dla Su-22 i MiG-29 anulowane. Wynik przyśpieszenia Harpii?](#)

Jak mówi, istnieją trzy możliwe sposoby na ponowne przygotowanie pilotów do działań operacyjnych. Pierwszym jest wyznaczenie najpierw najbardziej doświadczonego pilota, który rozpocznie wznawianie nawyków (w dobrych warunkach pogodowych), po realizacji wcześniejszych elementów przygotowania, samodzielnie na samolocie bojowym. W ten sposób działa się np. w przypadku oblatywania zupełnie nowych konstrukcji lotniczych. Po jednym bądź kilku lotach może zacząć on wykonywać loty z kolejnymi pilotami-instruktorami na samolotach dwumiejscowych – systematycznie powtarzając coraz trudniejsze elementy szkolenia.

„Najgorzej jest wznawiać pierwszego i 2-3 następnych – ocenia gen. Rajchel – bo procedury dla pozostałych będą już standardowe. W normalnych warunkach też zdarza się, że z różnych powodów – zdrowotnych czy służbowych – pilot nie wykonuje na samolotach lotów przez rok i potem się wznawia – tłumaczy.

Czytaj też: [MiG-29 rozbił się na Słowacji](#)

Inny sposób to szkolenie się na dwumiejscowych, szkolno-bojowych MiG-29UB, w których będą zasiadali dwaj instruktorzy jednocześnie i nawzajem będą kontrolowali swoje poczynania. Sposób trzeci to wznawianie nawyków z instruktorami zagranicznymi, np. ukraińskimi, którzy mają odpowiednie uprawnienia już teraz, bo cały czas latają. Na ukraińskich samolotach nie można byłoby wprowadzić przetrenować wszystkiego z uwagi na inne wyposażenie, ale start, lądowanie i sterowanie w locie jak najbardziej, choć należy pamiętać, że w tym wypadku na samolotach ukraińskich jest metryczny system skalowania przyrządów. A to jest najbardziej potrzebne, ponieważ reszta umiejętności mogła w jakimś stopniu być podtrzymywana w ramach ćwiczeń na symulatorze.

Piloci to nie wszystko

Wznawienie nawyków pilotów to jednak tylko jeden problem. Osobnym jest przydatność do lotu samych MiG-ów. Raczej niemożliwe jest, ażeby wszystkie maszyny wróciły do służby. Po sprawdzeniach dokonanych po marcowym zdarzeniu lotniczym wiadomo, że przynajmniej część

samolotów zostanie trwale wycofana z eksploatacji. Nie wiadomo ile szkolno-bojowych – a to może być kluczowe z punktu widzenia szkolenia. Pozostałe samoloty też stanowią pewną niewiadomą, bo chociaż były utrzymywane przez personel naziemny w dobrym stanie, to ze względu na zbyt długi czas ich pozostawiania na ziemi trzeba wykonać ich obloty techniczne. Dokonają ich zapewne dopiero instruktorzy, dopiero kiedy sami zdobędą odpowiednie uprawnienia...

Z tych wszystkich powodów generał Rajchel szacuje, że pełny powrót do służby operacyjnej będzie możliwy mniej-więcej za rok, a i wówczas piloci nie będą jeszcze mieli tak wyrobionej percepcji, jak jeszcze w lutym tego roku.

Czytaj też: [MiG-29 rozbił się na Mazowszu, pilot w szpitalu \[AKTUALIZACJA\]](#)

Znaków zapytania jest więcej. Nie wiadomo np. w jakim zakresie i ilu pilotów postanowiono przywrócić do służby. Niewykluczone, że tylko ograniczona liczba maszyn i ludzi powróci i to tylko przeszkolonych w stopniu umożliwiającym im przeprowadzanie zadań typu air-policing. Już teraz wiadomo, że część najmłodszych pilotów MiG-ów odeszła na F-16, samoloty transportowe i do lotnictwa szkolnego bo w bazach 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego nie było dla nich perspektyw. Straty poniósł także przemysł, np. warszawskie Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 4, które już w tym roku nie otrzymały spodziewanych zamówień na silniki lotnicze do MiG-ów, a które są dopiero w trakcie przestawiania swojej działalności na remonty silników do F-16.

Rozwiązaniem trudnej sytuacji MiG-ów w średniej perspektywie mogłoby być zastąpienie ich – używanymi bądź nowymi – samolotami F-16, których pozyskanie (nie wiadomo czy nowych) przewidziano w ogłoszonym niedawno piętnastoletnim Planie Modernizacji Technicznej. Ale przejście jednostki lotnictwa bojowego na nowy typ nie liczy się w miesiącach, ale w latach. Nawet więc gdyby dziś zamówiono nowe maszyny, o dostawach można by mówić - w wariacie optymistycznym - za około trzy lata, o osiągnięciu wstępnej gotowości, za około pięć. A pozyskanie używanych maszyn, z założenia tymczasowe, mogłoby skrócić ten okres o nie więcej niż rok-dwa.