

PRZEZ KŁOPOTY Z MIG-AMI POLSKIE MYŚLIWCE DYŻURUJĄ W ZMIENIONEJ FORMULE

Zamiast dwóch par odrzutowców gotowych do interwencji, gdyby coś niepokojącego działo się w polskiej przestrzeni powietrznej, Siły Powietrzne utrzymują na dyżurze tylko jedną parę. To efekt serii wypadków z udziałem myśliwców MiG-29. Doprowadziła ona do zmiany formuły organizacyjnej, w jakiej prowadzone są dyżury bojowe lotnictwa taktycznego. Jednak co ciekawe, dowódca odpowiedzialny za ochronę granicy w przestrzeni powietrznej dostrzegł zalety nowego rozwiązania.

MiG-i-29, od 1989 r. stopniowo wprowadzane na wyposażenie eskadr stacjonujących w bazach w Malborku i Mińsku Mazowieckim, długo cieszyły się reputacją bardzo bezpiecznych maszyn. Jednak od 2016 r. Siły Powietrzne utraciły cztery samoloty. Pierwsze dwa wypadki – pożar samolotu przy uruchamianiu silników w 2016 r. oraz nieplanowane lądowanie w lesie w grudniu 2017 r. – nie pociągnęły za sobą ofiar i nie wywołały poważnych reperkusji, choć z perspektywy czasu należy je uznać za sygnały ostrzegawcze.

Dla wielu szokiem była jednak katastrofa w czasie nocnego lotu w lipcu 2018 r. Z ustaleń komisji, o których przedstawiciele MON informowali niedawno w Sejmie, wynika, że oba silniki wyłączyły się z powodu braku paliwa. Pilot katapultował się, ale zginął, bo – jak wszystko wskazuje – fotel wyrzucany nie zadziałał prawidłowo. Loty MiG-ów-29 były zawieszane aż do początku listopada 2018 r.

Czytaj też: [MON: mimo braku raportów KBWLLP wydaje zalecenia profilaktyczne](#)

Kolejna katastrofa miała miejsce w marcu 2019 r. Tym razem pilot przeżył katapultowanie i z drobnymi obrażeniami został przewieziony na badanie do szpitala. Loty myśliwców MiG-29 są znowu zawieszane.

Już ubiegłoroczna katastrofa MiG-a odcisnęła piętno na systemie obrony powietrznej. Wcześniej dyżurowały dwie pary samolotów. Jedna była oddelegowana do dyspozycji zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO (ang. NATO Integrated Air Defense System, NATINADS). O użyciu maszyn decydowało Centrum Dowodzenia Operacjami Powietrznymi (Combined Air Operations Centre, CAOC) w Uedem w Niemczech, odpowiedzialne za wszystko, co dzieje się w przestrzeni powietrznej europejskich państw Sojuszu na północ od Alp.

Drugą parę dyżurną miało w dyspozycji Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, które odpowiada za ochronę granicy państwowej w przestrzeni powietrznej. We wrześniu 2018 r. ówczesny dowódca operacyjny gen. broni Sławomir Wojciechowski poinformował jednak w programie SKANER Defence24.pl, że już nie posiada drugiej pary dyżurnej. – *Dlatego bardzo czekam aż komisje skończą pracować i będzie można na nowo odtworzyć szkolenie pilotów, żeby mogli oni funkcjonować w dyżurach bojowych* – powiedział wtedy gen. Wojciechowski, który kilka dni po rozmowie objął

stanowisko dowódcy Wielonarodowego Korpusu Północ-Wschód w Szczecinie.

Czytaj też: [Gen. Wojciechowski: przekształcenie korpusu w Szczecinie byłoby naturalne, ale są czynniki niepewności \[SKANER Defence24.pl\]](#)

W okresie zawieszenia lotów myśliwców MiG-29 dyżurowała tylko jedna para samolotów wielozadaniowych F-16. Dlaczego nie dwie pary, skoro w Siłach Powietrznych jest 48 takich maszyn? – Ze względu na dostępność samolotów, liczbę załóg, zadania, szkolenie i inne czynniki nie było możliwe wystawienie drugiej pary dyżurnej na F-16 – wyjaśnił w rozmowie z Defence24.pl obecny dowódca operacyjny gen. dyw. Tomasz Piotrowski.

Mimo że loty MiG-ów-29 zostały wznowione w listopadzie 2018 r. dowódca operacyjny nie odzyskał dodatkowej pary dyżurnej. Katastrofa z marca 2019 r. tylko przypieczętowała ten stan rzeczy, ale wcześniej zmieniła się też koncepcja prowadzenia dyżurów.

Zawieszenie MiG-ów-29 w 2018 r. spowodowało, że musieliśmy zrezygnować z dodatkowej pary dyżurnej. Ale też poszliśmy w innym kierunku. Wcześniej dominowało podejście, że mamy dwa F-16 dedykowane do NATINAMDS i to jest para przekazana, a musimy mieć swoją narodową zdolność i ją utrzymywaliśmy. Wyłączenie MiG-ów-29 zmusiło nas do rewizji podejścia polegającego na przekazaniu tylko w struktury międzynarodowe. W końcu my też jesteśmy w NATO, a nasza przestrzeń powietrzna jest przestrzenią NATO-wską.

dowódca operacyjny rodzajów sił zbrojnych gen. dyw. Tomasz Piotrowski

Żeby wyjaśnić, jak działa nowy mechanizm generał posługuje się terminem "reverse TOA". W NATO-wskim żargonie TOA to skrót od terminu "transfer of authority", czyli "przekazanie dowodzenia", zaś "reverse" to po angielsku "cofać", "odwracać". Takie "odwrócenie TOA" w tym wypadku oznacza, że para samolotów, która została uprzednio przekazana pod komendę CAOC w Uedem, w razie potrzeby wraca pod polskiego dowódcę i może być użyta w narodowym systemie obrony powietrznej.

Czytaj też: [Wiceminister: 48 samolotów w programie Harpia. Dodatkowa eskadra po 2026 r.?](#)

– Parę razy przeprowadziliśmy próbę, najpierw ćwiczebnie a ostatnio życie nas zmusiło, żeby takiego "reverse TOA" dokonać. Okazało się, że to jest sprawny mechanizm. Nie reprezentuję stanowiska, że to są samoloty dedykowane dla NATO, więc nie mogą być używane przez narodowe dowództwo – powiedział gen. Piotrowski.

Wspominana sytuacja, gdy para dyżurna interweniowała na rozkaz polskiego dowódcy i nie były to ćwiczenia, miała miejsce około połowy marca w północnej Polsce. Mały cywilny samolot utracił łączność i nie mógł jej odzyskać. Żeby poderwać parę dyżurną musiały zadziałać struktury cywilne i wojskowe – i w Polsce, i w NATO.

Po kilkunastu minutach mieliśmy samoloty w powietrzu, realizujące zadanie na wezwanie polskiego dowództwa. Nie było żadnych problemów. To pokazało, że ten kierunek jest możliwy i właściwy. Biorąc pod uwagę techniczne problemy, jakie mamy w tej chwili z MiG-ami-29, do momentu przywrócenia ich do szyku możemy spokojnie odłożyć ambicje posiadania dwóch par dyżurnych – jednej dedykowanej do NATO, w którym przecież jesteśmy, i drugiej pary narodowej. Uważam, że udało się osiągnąć system, który jest efektywny, przetrenowany, bezpieczny i możliwy do zastosowania przy obecnym stanie technicznym naszych samolotów.

dowódca operacyjny rodzajów sił zbrojnych gen. dyw. Tomasz Piotrowski

Czytaj też: [Rosjanie przechwycili B-52 nad Bałtykiem \[WIDEO\]](#)

Mimo że w wypowiedzi generała dominuje pozytywna ocena sposobu, w jaki lotnictwo taktyczne radzi sobie z brakiem MiG-ów-29 na dyżurach bojowych, to widać też świadomość, że zawieszenie lotów nie wpływa korzystnie na funkcjonowanie wojska. – *Ewidentnie brakuje nam statków powietrznych do realizacji zadań* – powiedział generał.

Zawieszenie lotów myśliwców MiG-29 wpłynęło na skład Polskiego Kontyngentu Wojskowego "Orlik 8", który od początku roku bierze udział w NATO-wskiej misji Baltic Air Policing, która strzeże nieba państw bałtyckich. Wojsko początkowo chciało wysłać właśnie MiG-i, ale ostatecznie w bazie w Szawlach na Litwie znalazły się F-16.

Czytaj też: [Na początku 2019 r. Polacy znów będą nadzorowali niebo państw bałtyckich. F-16 zamiast MiG-ów-29](#)

Teraz przed wojskiem decyzja, kogo wysłać na dyżur w roku 2020, który polskie Siły Powietrzne po raz pierwszy będą prowadziły z bazy w Ämari w Estonii. Gen. Piotrowski powiedział Defence24.pl, że cały czas przygotowywane są dwa warianty – MiG-29 lub F-16. Decyzja w tym względzie należy do Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych. Ostateczny termin na jej podjęcie to zdaniem dowódcy operacyjnego przełom kwietnia i maja.

Biorąc pod uwagę doświadczenia z misji, przygotowanie pilotów i ich zaangażowanie, nie ma problemu, czy wyślemy MiG-i-29 czy F-16. Natomiast biorąc pod uwagę spektrum możliwych działań w regionie, gdzie obecne są batalionowe grupy bojowe NATO, które wymagają m.in. wsparcia z powietrza, skłaniałbym się ku samolotom wielozadaniowym takim jak F-16 a nie myśliwcom jak MiG-29. Pole manewru może się więc bardzo zawęzić. To kwestia, czy będzie taka potrzeba i czy zdecydujemy się na nią odpowiedzieć.

Choć pary dyżurne pełnią dyżury bojowe, gotowe do startu 24 godziny na dobę ich przeznaczenie nie ogranicza się tylko do zapobiegania potencjalnym naruszeniom przestrzeni powietrznej RP. Zadaniem wojskowych lotników jest także udzielanie pomocy cywilnym i wojskowym statkom powietrznym w sytuacjach awaryjnych występujących podczas lotu. W tym roku dość głośna – dosłownie i w przenośni – była sytuacja ze stycznia, gdy para dyżurnych F-16 przekroczyła barierę dźwięku w drodze na spotkanie z cywilnym samolotem, z którym nie było łączności. Sytuację odnotowały niektóre media.

Czytaj też: [Przerzut 1,5 tys. amerykańskich żołnierzy do Polski](#)

Polskie samoloty wielozadaniowe asystowały też pilotowanemu przez kpt. Tadeusza Wronę Boeingowi 767, który 1 listopada 2011 r. lądował bez wysuniętego podwozia na lotnisku Chopina w Warszawie. Zadaniem pilotów wojskowych było wówczas potwierdzenie, czy podwozie rzeczywiście się nie wysunęło. Wprawdzie wskazywały na to przyrządy samolotu pasażerskiego, ale jego załoga nie mogła sprawdzić na własne oczy.

Od początku roku polscy lotnicy na F-16 strzegą przestrzeni powietrznej nie tylko Polski, ale i państw bałtyckich. Ich dyżur potrwa do końca kwietnia. Do tej pory już 15 razy przechwytywali rosyjskie samoloty w międzynarodowej przestrzeni powietrznej nad morzem. Więcej na ten temat można przeczytać tutaj:

Czytaj też: [15 przechwyceń w wykonaniu polskich F-16 nad krajami bałtyckimi od początku roku \[TYLKO W DEFENCE24.PL\]](#)