

MiG-29: všelék nebo ne?

☆ cs.topwar.ru/215038-mig-29-panaceja-ili-net.html

Roman Skomorochov

17. dubna 2023



Přitažlivost nebývalé „štedrosti“ pokračuje. Teď ten sovět танки a samohybná děla a z dělostřelectva tam byly i docela muzejní exponáty (např. stejné T-10, jaké jsou D-20 instalovány i na plážích na Krymu), linka se dostala až k letadlům.

Proč letadla a ne vrtulníky, je pochopitelné. Sovětský vrtulník z konstrukční kanceláře Mil je něco jako „sokhi“ – nevzhledný, nepříliš moderní, ale spolehlivý, takže „stále vypadá, jako by byl přivařený“. Zásoby letadel jim mezitím rychle docházejí, sami Ukrajinci to přiznávají, ale nedá se nic dělat, na ukrajinském nebi vítězí systémy protivzdušné obrany s jasnou převahou.

A nyní nastal okamžik, kdy, jak ironicky poznamenali američtí kolegové, existují sovětské MiGy-29, které ukončí svou kariéru bojující proti Rusku pod hlavičkou NATO.

Minulý měsíc Varšava zahájila proces převodu MiGů-29 a oficiálně oznámila, že Ukrajině poskytne alespoň část své flotily těchto stíhaček. Polský prezident Andrzej Duda řekl, že zpočátku budou čtyři polské MiGy-29 předány Kyjevu, zatímco „zbytek se připravuje a servisuje“. Polsko údajně předá 14 letadel z celkové současné flotily přibližně 28. První čtyři polské MiGy-29 měly údajně přiletět na Ukrajinu začátkem tohoto měsíce, i když zatím neexistuje žádný obrázek, který by to potvrdil, ani která letadla byla zapojeny.



Proč se uvažuje o polovině dostupného množství, je pochopitelné. Tyto letouny pocházejí z polského letectva a jejich stáří se řekněme blíží pokročilému. Ano, sovětská technika je velmi houževnatá, ale ne věčná. Proto v lepším případě budou moci připravit polovinu.

Slovensko



Velmi rychle jsme se zorientovali a také se rozhodli podělit se o bojovníky. Slovenská vláda schválila přesun 13 MiGů-29 na Ukrajinu. O těchto letounech se ví méně než o polských, existují informace, že pouze 10 letadel je v letovém stavu a 3 budou využity jako dárci náhradních dílů.

S jistotou víme, že na Ukrajinu byly na konci března dodány čtyři slovenské MiGy, první bojové letouny dodané do Kyjeva od začátku NWO.

Zatím není jasné, jaké preference Brno očekává od pomoci Kyjevu, možná ústupky při obchodu se 14 stíhačkami F-16C. Ale poté, co Slováci rozdali zchátralé MiGy, opravdu nechávají své letectvo bez bojových letadel. Na druhou stranu, opravdu to potřebují? Čeští sousedé se snadno obejdou tak, že si jednoduše pronajmou deset letadel ze Švédska a zlikvidují sovětské dědictví v podobě stejných MiGů-29.

V budoucnu existuje další člen NATO, jehož letectvo předstírá, že pilotuje MiG-29. Tohle je Bulharsko. Je pravda, že vláda této země prohlásila, že Bulharsko si nemůže dovolit převést svá letadla na Ukrajinu, protože by to výrazně (přesněji řečeno absolutně) oslabilo letectvo země, sestávající z pouhých 12 MiGů-29 různého stupně poškození.

Vždy však existují možnosti a věřit bulharské vládě neznamena vážit si sebe sama.

Budeme se ale bavit o slovenských MiGech-29.



Se vstupem Slovenska do NATO v roce 2004 bylo vynaloženo úsilí, aby byly jeho MiGy-29 „kompatibilní s NATO“, protože země neměla žádné bezprostřední plány (ve skutečnosti žádné peníze) je opustit. Výsledkem byl unikátní modernizační program pro MiG-29AS (jednomístný) a MiG-29UBS (dvoumístný), který v letech 2005 až 2008 prováděl RAC MiG za účasti Rockwell Collins a BAE Systems.

MiG-29A slovenského letectva v červenci 1996. Chris Lofting /
Wikimedia Commons

Slovenské MiGy-29 v rámci modernizačního programu obdržely systém AN / APX-113 Identification Friend or Foe (IFF), radiostanici AN / ARC-210, VHF naváděcí systém AN / ARN-147 pro „nevidomé“ přistání, stejně jako taktický letecký navigační systém (TACAN) AN / ARN-153.

Když byly v srpnu loňského roku vyřazeny z provozu poslední slovenské MiGy-29, bylo oznámeno, že finální flotilu tvoří asi 11 operačních letounů – směs modernizovaných jednomístných MiGů-29AS a dvoumístných MiGů-29UBS.

Stažením MiGů s jejich následným přesunem na Ukrajinu zůstává Slovensko bez současných stíhacích zbraní. Namísto MiGu-29 je protivzdušná obrana země svěřena českému letectvu, a to pomocí stíhaček JAS 39C/D Gripen, které budou v případě potřeby nasazeny z území České republiky. Polské letectvo se také účastní stejné iniciativy společné letecké policie.

Toto uspořádání potrvá do konce tohoto roku a pravděpodobně bude prodlouženo, dokud nedorazí první ze 14 nových stíhaček F-16 Block 70, očekávané někdy v roce 2024. F-16 byly objednány ze Spojených států v roce 2018 a tyto letouny budou vybaveny radarem APG-83 elektronicky skenovaného aktivního pole (AESA), modernizovaným kokpitem a konformními palivovými nádržemi, což bude znamenat významný pokrok oproti starším MiGům.

Polské MiGy-29



Ve srovnání s historie slovensky „Fulcrum“ (Fulcrum – název MiGu-29 v systému NATO), u MiGu-29 polského letectva je situace poněkud složitější.

Varšava podepsala smlouvu na MiG-29 se sovětskou vládou v březnu 1989 a první letoun dorazil do Polska téhož roku. Původní polské letectvo tvořilo 12 letounů – devět jednomístných stíhaček MiG-29A a tři dvoumístné cvičné MiG-29UB.

Počátkem 1990. let ještě polskému letectvu dominovaly zastaralé stíhačky MiG-21 v mnoha různých variantách a s nutností jejich výměny vidělo Polsko příležitost rozšířit flotilu MiGů-29 díky rozdělení Československa. Slovensko si MiG-29 ponechalo, ale Česká republika se spěšně rozloučila se sovětským dědictvím. V polském letectvu se tak objevilo dalších 10 MiGů-29. Česká republika na oplátku získala 11 nových víceúčelových vrtulníků W-3 Sokol od polské společnosti PZL-Świdnik.

Se vstupem Polska do NATO v roce 1999 potřebovalo také provést změny na svých MiGech, aby tyto letouny mohly fungovat jako součást sil aliance. Na základě dohody s německou DASA obdrželo nejméně 16 z 22 polských MiGů-29 nové komunikační, navigační a identifikační vybavení, jakož i další vybavení, včetně ANV-241MMR VOR / ILS, AN / ARN-153 TACAN a Trimble 2101AP. GPS přijímač. Mezi další inovace patřil radarový varovný přijímač Thompson-CSF francouzské výroby, polský identifikační systém a nové VHF rádio.

Na konci roku 2001, kdy se Polsko stalo aktivnějším členem NATO, Německo nabídlo prodej svých zbývajících MiGů-29 Varšavě.

To, jak se Německo stalo provozovatelem MiGu-29, je samozřejmě jiný příběh.



Ještě v roce 1988 bylo Německo ještě rozdělené: Spolková republika, člen NATO, na západě a Německá demokratická republika neboli NDR, člen Varšavské smlouvy, na východě. NDR se stala prvním příjemcem MiGů-29 v rámci Varšavské smlouvy s celkem 20

MiGy-29A a čtyřmi MiGy-29UB dodanými v období od března 1988 do května 1989 na leteckou základnu Preschen poblíž polských hranic.

A když bylo Německo v říjnu 1990 znovu sjednoceno, MiG-29 skončil v Luftwaffe, letectvu bývalého západního Německa. Navzdory skutečnosti, že Německo zdědilo majetek letectva NDR, mnoho letadel letectva NDR u ní nezůstalo dlouho a bylo triviálně odepsáno. Výjimkou byl MiG-29, který byl zaveden do frontové Luftwaffe.



V letech 1991 až 1995 dostalo 24 německých MiGů-29A také nové IFF, nové VHF rádio a vybavení TACAN a anglicky psané přístroje v kokpitu s podporou RAC MiG. Neoficiálně upravené letouny byly známé jako MiG-29G a MiG-29GT (dvoumístné). Životnost byla oficiálně prodloužena o 12 let.



Kromě toho, že MiGy-29 zastávaly jedinečné postavení v rámci Luftwaffe jako jediná výzbroj NDR, která zůstala v aktivní službě, brzy si získaly reputaci jako impozantní a velmi užitečný protivník pro ostatní vzdušné síly po celém světě. Mnohá tajemství MiGu-29 byla odhalena pilotům NATO a dalších zemí při výcviku vzdušných bojů s těmito letouny. Takové boje byly velmi žádané, nicméně budou existovat podrobnosti.

Díky našemu čtenáři z Německa jsem narazil na rozhovor s generálporučíkem Luftwaffe ve výslužbě Jurgenem Höhe, mužem, který jako jeden z prvních v Luftwaffe zvládl MiG-29. Za tuto "úpravu" jsem Eugenu Renkovi velmi vděčný, protože příběh je opravdu zajímavý.



V roce 1993, kdy to všechno začalo, Höhe velel 3. Luftstreitkräfte, neboli letectvu NDR. Vzhledem k tomu, že v letectvu NDR byly pouze dvě divize, vyvodíme závěry. Ostřílený pilot, který létal se vším, co si dovolili. Od F-4 po MiG-29.

Höhe byl převelen na velitelství vzdušných sil do Strausbergu, kde byl pověřen prací na integraci MiGů-29, které tvořily základ Luftstreitkraft, do Luftwaffe Bundeswehru, který létal na letadlech jiných modelů. Většinou se jednalo o Tornáda, ale až do roku 1999 sloužily Phantomy modifikací F-4F a F-4E.

Höhe byl zřejmě jako vynikající pilot poslán pilotovat MiG-29, jediný typ letounu, který Luftwaffe od Luftstreitkraftu získala.

Nabízím to formou příběhu v první osobě, kterou je sám pan generál.

„V té době byl MiG-29 považován za nejlepší sovětský letoun a byl jsem velmi příjemně překvapen, že jsem byl poslán, abych se s ním naučil létat.“

Sovětská propaganda obecně prezentovala MiG-29 jako nejlepší lehký stíhač na světě, ale když jsme se s ním podrobně seznámili a studovali v bitvách, byť cvičných, takovou radost jsme nezažili.

Letadlo je výborné, ve vzduchu se chová skvěle, jeho manévrovatelnost je něco dokonalého, ale: jak je tento letoun neporazitelný v boji zblízka, tak je neperspektivní v boji na střední a dlouhé vzdálenosti.

Myslím, že dnes je MiG-29 pro moderní vzdušné souboje zcela nevhodný.

Měli jsme velmi těžký úkol tento stroj nastudovat, ale nebyl to náš rozmar, ale rozhodnutí federální vlády, která si jasně stanovila za úkol prozkoumat možnosti co nejvíce. zbraně nepřítel.

(Pozn.: nějak tato slova německého generála nesouhlasí s tím, co dělali Gorbačov a Jelcin. Pokud věříte starému válečníkovi, Němci nás zpočátku viděli jako nepřítel. Nemyslím si však, že by se tady někdo divil nejširší oko)

A my jsme studovali a zvládli MiG-29, ponořili se do všech jemností ovládání a použití tohoto stroje. Jsme armáda, rozkaz je rozkaz.

A pak začala politika a skoro polovina světa se postavila do fronty, aby letěla s námi. V cvičných bitvách proti MiGu-29, v jehož kokpitech nebudou sedět nejhorší (troufám si doufat) piloti Luftwaffe. Jako sparingpartneři jsme se stali zajímavými pro spoustu lidí.

A pak začala překvapení: téměř všechny vzdušné bitvy jsme snadno vyhráli na blízko, a navíc s letouny zjevně novějších modelů. Od nás „dostali“ i američtí piloti na F-16, o Francouzích ani nemluvíme.

"Prolomit" bitvu na MiGu-29 je snadné jako ostřelování hrušek: vynikající manévrovatelnost, vynikající poměr tahu a hmotnosti,

vynikající pohyblivost i při velkém přetížení. MiG-29 je králem boje zblízka. Vzhledem k jeho upřímně řečeno krátkému doletu jsme ho (v letectvu NDR - cca.) používali jako stíhačku protivzdušné obrany k ochraně nejdůležitějších objektů, ale stíhačka byla vhodná i pro jiné úkoly.

Při sparingu jsme naplno využívali schopnosti MiGu-29, což naše partnery často zklamalo. Slabými místy byly malý poloměr letu a upřímná nemožnost boje na velké vzdálenosti.

(Poznámka: V roce 1993 MiG Aircraft Product Support GmbH (MAPS), společný podnik založený moskevskou letectví Výrobní sdružení MiG a Daimler-Benz Aerospace AG modernizovalo MiG-29A na MiG-29G.

Na letounech MiG-29G a MiG-29GT byly vylepšeny identifikační a navigační systémy v souladu se standardy NATO (byly instalovány přijímače družicových navigačních systémů), vylepšeny byly motory. Kultivovanost palivového systému umožňuje zavěšení dvou přídatných palivových nádrží o objemu 1150 l každé na pylonech pod křídlem, což zajišťovalo stíhačkám větší dolet a pobyt ve vzduchu.

Vše pro partnery, jak se říká.

Pokud jde o boj na střední a dlouhé vzdálenosti, palubní vybavení MiGu-29 bylo v tomto ohledu výrazně horší než schopnosti stejného F-4F Phantom, který byl vhodnější pro moderní vzdušné boje.

Samozřejmě, pokud překonáte vzdálenost na MiG-29, pak pilot na "Fulcrum" získal výhodu, kterou bylo snadné realizovat. To ale potřebovalo „pomoc“ od nepřátelského pilota.

Zde upgrady moc nepomohly, i když s přídatnými nádržemi jsme opravdu měli možnost letět do USA a v případě potřeby tam přistát.

A my jsme tak letěli! Žádné další náplně. A v USA vedli cvičné bitvy s americkými piloty.

Dokonce jsem létal na různé konference (například do Norska), už jako generál v Luftwaffe jsem létal na MiGu-29. Bylo to velmi objevné, dokonce zábavné - západní generál létá na sovětském letadle!

Vše skončilo v roce 2002, kdy jsme předali naše letadla Polsku. Přesto je Eurofighter modernější letoun, který se lépe hodí pro řešení moderních problémů než MiG-29.

(Celé video na konci)



Byl ale okamžik, kdy se dokonce mluvilo o tom, že Německo nakoupí další MiGy-29 z Ruska, aby rozšířilo svou flotilu „Fulcrum“, ale blížící se příchod Eurofighteru EF2000 nakonec určil osud

stíhačky sovětské výroby. Právě v tomto okamžiku Německo nabídlo zbývající MiGy-29 Polsku.

Polsko v lednu 2002 s radostí přijalo 22 letadel Luftwaffe, včetně čtyř MiGů-29UB, za symbolické 1 euro za letadlo. Součástí bylo i pozemní vybavení a zbraně.

Solyanka se samozřejmě ukázala jako upřímná. Zde je fotografie z tehdejších manévrů:



Dvojice německých MiGů-29 z německé Luftwaffe vedla formaci stíhaček NATO během cvičného souboje v květnu 1995. Další letadla, zprava doleva, jsou dva F-16C amerického letectva, dva italské stíhačky F-104S Starfighter a dva Luftwaffe F-4F Phantom II.

Polsko vybralo 14 německých MiGů v nejlepším stavu k opravě a dalšímu provozu, zbývajících osm mělo být použito jako zdroj náhradních dílů. Německé MiGy-29 byly dodány do Polska mezi zářím 2003 a srpnem 2004.

MiGy-29 sloužily polskému letectvu dobře, ale zdá se, že jejich dny jsou nyní sečteny. Polské letectvo získalo 48 letounů F-16C/D Block 52, které byly dodány v letech 2006 až 2008. Protože však Ukrajina požadovala stíhací hardware a Polsko mělo v blízké době obdržet další nové bojové letouny, bylo rozhodnuto, že přesun MiGu-29 může konečně začít.



V lednu 2020 podepsaly vlády USA a Polska dohodu o poskytnutí 32 stíhacích letounů F-35A polskému letectvu v roce 2026. Kromě nich polské letectvo obdrží také 48 lehkých bojových letounů FA-50PL od Korea Aerospace Industries. To znamená, že loučení s MiGem-29 nebude bezbolestné, naopak polské letectvo dostane výrazný kvalitativní nárůst, který zapadá do konceptu „hlavního obránce Evropy“, který aktivně realizuje Varšava.

A co letadla, která pojedou z Polska a Slovenska?



A není to s nimi jednoduché. To není **TE** MiG-29 a **TOTO**. Tedy převedeno na standardy NATO. Už ne MiG-29A, který se bude kamarádit s protivzdušnou obranou sovětského typu, naváděcími stanicemi a radiostanicemi jiných ukrajinských letounů, ale MiGy-19S a MiG-29G. "Mluví" v trochu jiném jazyce.

Je pravda, že bude o něco méně problémů se západními systémy protivzdušné obrany, které zpočátku budou tato letadla „vidět“ jako „svá vlastní“, ale dříve nebo později to vše nepřinese dobré.

Obecně zde bylo zpočátku nutné rozhodnout, zda ukrajinské letectvo operuje na standardech NATO, nebo opustí modernizované sovětské. Je jasné, že druhá varianta je finančně výhodnější, ale teď je před námi spousta práce. Ani v tanku není snadné vytáhnout jednu radiostanici a strčit druhou, a ještě více v letadle.

Není divu, že v těch památných devadesátých letech nemohla veškerá moc Západu postavit MiGy, které byly zděděny, na koleje NATO a musely se sklonit před korporací. Naštěstí byla doba taková, že za dolar jsme byli připraveni udělat cokoliv.

Jak moc to zvýší schopnosti vzdušných sil Ozbrojených sil Ukrajiny? Nic moc. Letadla, jak se říká, dožila, nové originální náhradní díly a kvalitní servis jim nezáří, takže jsou v zásadě téměř na jedno použití. Ale tato letadla budou moci létat a pokusit se způsobit nepříteli nějaké poškození.

Nadaný MiG, jak se říká, do trysky nekouká. Ukrajina si tyto letouny samozřejmě ráda vezme, je to mnohem lepší než nic, i když v podstatě MiG-29, jehož průměrné stáří se blíží 40 letům, je tak pochybný dárek.



Watch Video At: <https://youtu.be/iftve9J7xU>