

Katastrofa zaogniła spór Rosji z Ukrainą

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 9 lutego 2008

Śmierć dwóch doświadczonych pilotów lotnictwa wojskowego Azerbejdżanu, w wyniku tragicznej kraksy samolotu MiG-29UB w rejonie wybrzeża Morza Kaspijskiego, 29 stycznia 2008, wywołała ostre spięcie na linii Rosja-Ukraina.

Problem w tym, że dostawcą zmodernizowanych myśliwców MiG-29 dla Azerbejdżanu była wyłącznie Ukraina i ona także ponosi odpowiedzialność za przygotowanie i trening lokalnych pilotów. Rosja zaś sugeruje niedwuznacznie, że - w związku z nieszczęściem - należy się poważnie zastanowić nad kwestią prawa do dysponowania technologiami poradzieckimi i ich odmładzania bez zgody i porozumienia z obecnymi spadkobiercami producentów (w tym przypadku z koncernem RSK MIG).

Na razie specjalna komisja wojsk lotniczych Azerbejdżanu nie orzekła jeszcze, co było przyczyną wypadku. Rosjanie natomiast niedwuznacznie wskazują, że sprawa obciąża Ukraińców, bo to właśnie oni, bez wiedzy i zgody RSK MIG, doszli do porozumienia z władzami w Baku.

W latach 2005-2007 Azerbejdżan otrzymał 14 używanych myśliwców MiG-29 (dwumiejscowych i jednomiejscowych), które przeszły kapitalne remonty w Lwowskich Zakładach Remontowych Ministerstwa Obrony Ukrainy. Przedsiębiorstwo to jest także pomysłodawcą projektu modernizacyjnego tego samolotu, w którym wykorzystano potencjał ukraińskich przedsiębiorstw zbrojeniowych, bez konieczności uciekania się do rozwiązań rosyjskich.

Taki właśnie model modernizacji zaproponowano Azerbejdżanowi. I został on przyjęty. Dla Kijowa jest to niesłychanie istotne, bowiem na wariantcie eksportowym maszyny dla Azerbejdżanu, bazować ma także plan odmłodzenia niemal całej floty *dwudziestek dziewiątek* lotnictwa ukraińskiego. Jest to jeden z najważniejszych i najdroższych programów modernizacyjnych sił zbrojnych naszych wschodnich sąsiadów. Jedynym wykonawcą i beneficjentem mają być zakłady ze Lwowa.

Rosjanie tymczasem oskarżają lwowskie przedsiębiorstwo, że bez żadnego ramowego porozumienia z RSK MIG, stara się nieoficjalnie podkupić i zatrudnić u siebie rosyjskich ekspertów oraz wykwalifikowanych techników, specjalizujących się w remontach MiGów-29 oraz te wszystkie osoby, które zajmowały się od lat projektami modernizacji myśliwców.

Moskwa twierdzi, że w 2007 ukraińskie ministerstwo obrony zapowiadało, że dojdzie do podpisania formalnej umowy dotyczącej kwestii udziału RSK MIG przy modernizacji samolotów. Sprawa została postawiona na forum podkomisji do spraw rosyjsko-

ukraińskiej współpracy techniczno-wojskowej, która jest częścią ciała powołanego przez prezydentów obu krajów do rozstrzygania najbardziej zawikłanych kwestii spornych. Skończyło się jednak na niczym.

W tej sytuacji kluczowe znaczenie ma werdykt komisji badającej przyczynę katastrofy azerskiego myśliwca szkolno-bojowego MiG-29UB. Jeśli okaże się, że samolot był bez zarzutu, presja Rosjan przeniesie się na zagadnienia treningu. Moskwa jednak z sarkazmem przypomina, że już raz katastrofa lotnicza zapobiegła wielkim planom współpracy lotniczej Kijowa z Baku. Kraksa samolotu ze stajni Antonowa - An-140 w 2005 pokrzyżowała projekt rozwoju lokalnych sieci połączeń w Azerbejdżanie, w oparciu o ten właśnie typ samolotu.

Problem w tym, że dostawcą zmodernizowanych myśliwców MiG-29 dla Azerbejdżanu była wyłącznie Ukraina i ona także ponosi odpowiedzialność za przygotowanie i trening lokalnych pilotów. Rosja zaś sugeruje niedwuznacznie, że - w związku z nieszczęściem - należy się poważnie zastanowić nad kwestią prawa do dysponowania technologiami poradzieckimi i ich odmładzania bez zgody i porozumienia z obecnymi spadkobiercami producentów (w tym przypadku z koncernem RSM MIG).

Na razie specjalna komisja wojsk lotniczych Azerbejdżanu nie orzekła jeszcze, co było przyczyną wypadku. Rosjanie natomiast niedwuznacznie wskazują, że sprawa obciąża Ukraińców, bo to właśnie oni, bez wiedzy i zgody RSK MIG, doszli do porozumienia z władzami w Baku.

W latach 2005-2007 Azerbejdżan otrzymał 14 używanych myśliwców MiG-29 (dwumiejscowych i jednomiejscowych), które przeszły kapitalne remonty w Lwowskich Zakładach Remontowych Ministerstwa Obrony Ukrainy. Przedsiębiorstwo to jest także pomysłodawcą projektu modernizacyjnego tego samolotu, w którym wykorzystano potencjał ukraińskich przedsiębiorstw zbrojeniowych, bez konieczności uciekania się do rozwiązań rosyjskich.

Taki właśnie model modernizacji zaproponowano Azerbejdżanowi. I został on przyjęty. Dla Kijowa jest to niesłychanie istotne, bowiem na wariancie eksportowym maszyny dla Azerbejdżanu, bazować ma także plan odmłodzenia niemal całej floty *dwudziestek dziewiątek* lotnictwa ukraińskiego. Jest to jeden z najważniejszych i najdroższych programów modernizacyjnych sił zbrojnych naszych wschodnich sąsiadów. Jedynym wykonawcą i beneficjentem mają być zakłady ze Lwowa.

Rosjanie tymczasem oskarżają lwowskie przedsiębiorstwo, że bez żadnego ramowego porozumienia z RSK MIG, stara się nieoficjalnie podkupić i zatrudnić u siebie rosyjskich ekspertów oraz wykwalifikowanych techników, specjalizujących się w remontach MiGów-29 oraz te wszystkie osoby, które zajmowały się od lat projektami modernizacji

myśliwców.

Moskwa twierdzi, że w 2007 ukraińskie ministerstwo obrony zapowiadało, że dojdzie do podpisania formalnej umowy dotyczącej kwestii udziału RSK MIG przy modernizacji samolotów. Sprawa została postawiona na forum podkomisji do spraw rosyjsko-ukraińskiej współpracy techniczno-wojskowej, która jest częścią ciała powołanego przez prezydentów obu krajów do rozstrzygania najbardziej zawikłanych kwestii spornych. Skończyło się jednak na niczym.

W tej sytuacji kluczowe znaczenie ma werdykt komisji badającej przyczynę katastrofy azerskiego myśliwca szkolno-bojowego MiG-29UB. Jeśli okaże się, że samolot był bez zarzutu, presja Rosjan przeniesie się na zagadnienia treningu. Moskwa jednak z sarkazmem przypomina, że już raz katastrofa lotnicza zapobiegła wielkim planom współpracy lotniczej Kijowa z Baku. Kraksa samolotu ze stajni Antonowa - An-140 w 2005 pokrzyżowała projekt rozwoju lokalnych sieci połączeń w Azerbejdżanie, w oparciu o ten właśnie typ samolotu.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o