

Koniec Irydy

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 7 listopada 2008

Wczoraj z terenu PZL w Mielcu wywieziono ostatnie elementy oprzyrządowania produkcyjnego samolotu I-22 Iryda. Trafiły one na złom.

Dyrektor ITWL dr Ryszard Szczepanik prezentuje ostatnią sprawną Irydę prezydentowi F

Rządowy Centralny Program Badawczo-Rozwojowy, którego celem było skonstruowanie lotniczego systemu szkoleniowego dla zastąpienia samolotów Lim, ustanowiono pod koniec lat 1970. Pierwotnie samolotowi nadano kryptonim *produkt 300*, później, po podjęciu decyzji o zakupie samolotów Su-22, zmieniono go na Iskra-22 (w skrócie I-22). Program zakończono po wyprodukowaniu 6 prototypów i rozpoczęto wdrażanie samolotu do produkcji seryjnej. W 1987 doszło do katastrofy jednego z prototypów. Przyczyną była zbyt mała sztywność części ogonowej kadłuba.

W latach 1986-1993 w Zakładzie Lotniczym WSK PZL Mielec zbudowano 12 seryjnych Iryd. Wdrożono je do eksploatacji w szkole w Dęblinie. Przez cały ten czas finansowanie przez MON programu odbywało się w niepełnej wysokości i z opóźnieniem. Znaczne koszty wiązały się też z tym, że prace projektowe prowadzono w Instytucie Lotnictwa, odległym od producenta i niezainteresowanym technologicznością konstrukcji, któremu nie zależało na szybkim zakończeniu programu. W kolejnych latach ILot przedstawiał coraz bardziej kuriozalne pomysły na rozwiązanie problemów Irydy, związane m.in. zacienieniem aerodynamicznym usterzenia. Najbardziej kuriozalnym z nich były skrzydła pasmowe.

W 1996 doszło do kolejnej katastrofy Irydy. Tym razem nie wyjaśniono jednoznacznie przyczyny. Komisja badająca wypadek wskazywała na błąd konstrukcyjny, niezależni eksperci mówili o błędzie pilotażowym. Na wynik prac wojskowej komisji duży wpływ miała niechęć ówczesnego dowódcy wojsk lotniczych, optującego za zakupem używanych samolotów zachodnich.

MON zdecydowało się jednak na zawarcie nowego kontraktu - na zakup 6 nowych Iryd w wersji M-96 i modernizację do nowego standardu 11 używanych samolotów. Resort przekazał ZL 50-% zaliczkę w wysokości ok. 38 mln zł. We wrześniu 1999 minister obrony narodowej Janusz Onyszkiewicz poinformował premiera Jerzego Buzka o braku zainteresowania MON kontynuowaniem programu. W kwietniu 2000 premier powołał komisję, która miała zdecydować o przyszłości Irydy. Decyzja polityczna już zapadła... Z planów finansowych MON wycofano środki na program Iryda.

WSK PZL Mielec SA upadła. W 2001 w budżecie Ministra Gospodarki zaplanowano 60 mln zł na kontynuowanie programu. MG nie podpisało jednak zamówienia. W kwietniu

2002 następcą prawnym ZL WSK PZL Mielec - Polskie Zakłady Lotnicze w Mielcu oddały do dyspozycji właściciela, czyli MON, cały majątek związany z programem Iryda, który pozostał na terenie wytwórni.

W lipcu 2002 PZL w Mielcu wykonały na własny koszt kilka lotów samolotu M-96 Iryda. Nie zainteresowało to ani MON, ani MG. W marcu 2003 MG poinformowało PZL w Mielcu, że umowa na rozwój Irydy nie zostanie podpisana. To był faktyczny koniec programu. Polski przemysł lotniczo-zbrojeniowy utracił tym samym zdolność budowy samolotów odrzutowych.

Irydę próbował sprzedać Indiom, które eksploatują ciągle samoloty Iskra, koncern Bumar. Indie miały wyłożyć pieniądze na dokończenie programu. Rozmowy trwały w latach 1986-1987. Zakończyło je odwołanie przez rząd PiS zarządu Bumaru. Zablokowano wówczas także m.in. sprzedaż samolotów M28 do Iraku, jako elementu systemu patrolowego. Kontrakt uzyskało konsorcjum amerykańskie.

PZL w Mielcu były podmiotem umowy offsetowej związanej z zakupem samolotów F-16. Amerykanie zobowiązali się do zakupu po 100 samolotów M18 i M28 za 455 mln USD. Ze zobowiązań się nie wywiązali, doprowadzając PZL w Mielcu do krytycznej sytuacji. W 2006 w aferalnych okolicznościach wytwórnię przejęła spółka UTH (trwa w tej sprawie śledztwo prokuratury w Tarnobrzegu). Amerykanie zażądali usunięcia z terenu zakładów zarówno należących do MON samolotów, jak i oprzyrządowania i dokumentacji. Ta ostatnia została przekazana w większości do archiwum państwowego w Rzeszowie.

Gotowe samoloty zaczęto przekazywać muzeom (nr 204, SP-PWG, trafił do Muzeum WP, nr 302 do Muzeum Broni i Militariów w Świdnicy, nr 305 do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, nr 306 do Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie), a podzespoły związane z systemem uzbrojenia do 2. Bazy Materiałowo-Technicznej pod Kutnem i do WSOSP w Dęblinie. Jedyne sprawny samolot (nr 301) przekazano do Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych, a wraz z nim zakupioną do modernizacji samolotów awionikę francuskiego Sextant Avionique. W PZL w Mielcu pozostał, w charakterze pomnika, egzemplarz M-93 Iryda SP-PWE. Drugi egzemplarz ma stanąć przy drodze z Mielca na Rzeszów (miasto przeznaczyło na ten cel 10 tys. zł).

Wczoraj z terenu PZL w Mielcu wywieziono ostatnie elementy oprzyrządowania produkcyjnego Irydy. Krakowskie przedsiębiorstwo, odpowiedzialne za tę operację, przeznaczyło je na złom.



Dyrektor ITWL dr Ryszard Szczepanik prezentuje ostatnią sprawną Irydę prezydentowi RP Lechowi Kaczyńskiemu w czasie obchodów 55-lecia Instytutu. Poza werbalnym poparciem prezydenta dla polskiego przemysłu lotniczego, promotorem kontynuowania programu Iryda niczego nie udało się uzyskać. ITWL proponuje teraz modernizację Iskry, na razie też bez powodzenia

Rządowy Centralny Program Badawczo-Rozwojowy, którego celem było skonstruowanie lotniczego systemu szkoleniowego dla zastąpienia samolotów Lim, ustanowiono pod koniec lat 1970. Pierwotnie samolotowi nadano kryptonim *produkt 300*, później, po podjęciu decyzji o zakupie samolotów Su-22, zmieniono go na *Iskra-22* (w skrócie I-22). Program zakończono po wyprodukowaniu 6 prototypów i rozpoczęto wdrażanie samolotu do produkcji seryjnej. W 1987 doszło do katastrofy jednego z prototypów. Przyczyną była zbyt mała sztywność części ogonowej kadłuba.

W latach 1986-1993 w Zakładzie Lotniczym WSK PZL Mielec zbudowano 12 seryjnych Iryd. Wdrożono je do eksploatacji w szkole w Dęblinie. Przez cały ten czas finansowanie przez MON programu odbywało się w niepełnej wysokości i z opóźnieniem. Znaczne koszty wiązały się też z tym, że prace projektowe prowadzono w Instytucie Lotnictwa, odległym od producenta i niezainteresowanym technologicznością konstrukcji, któremu nie zależało na szybkim zakończeniu programu. W kolejnych latach ILot przedstawiał coraz bardziej kuriozalne pomysły na rozwiązanie problemów Irydy, związane m.in. zacienieniem aerodynamicznym usterzenia. Najbardziej kuriozalnym z nich były skrzydła pasmowe.

W 1996 doszło do kolejnej katastrofy Irydy. Tym razem nie wyjaśniono jednoznacznie przyczyny. Komisja badająca wypadek wskazywała na błąd konstrukcyjny, niezależni eksperci mówili o błędzie pilotażowym. Na wynik prac wojskowej komisji duży wpływ miała niechęć ówczesnego dowódcy wojsk lotniczych, optującego za zakupem używanych samolotów zachodnich.

MON zdecydowało się jednak na zawarcie nowego kontraktu - na zakup 6 nowych Iryd w wersji M-96 i modernizację do nowego standardu 11 używanych samolotów. Resort przekazał ZL 50-% zaliczkę w wysokości ok. 38 mln zł. We wrześniu 1999 minister

obrony narodowej Janusz Onyszkiewicz poinformował premiera Jerzego Buzka o braku zainteresowania MON kontynuowaniem programu. W kwietniu 2000 premier powołał komisję, która miała zdecydować o przyszłości Irydy. Decyzja polityczna już zapadła... Z planów finansowych MON wycofano środki na program Iryda.

WSK PZL Mielec SA upadła. W 2001 w budżecie Ministra Gospodarki zaplanowano 60 mln zł na kontynuowanie programu. MG nie podpisało jednak zamówienia. W kwietniu 2002 następcą prawnym ZL WSK PZL Mielec - Polskie Zakłady Lotnicze w Mielcu oddały do dyspozycji właściciela, czyli MON, cały majątek związany z programem Iryda, który pozostał na terenie wytwórni.

W lipcu 2002 PZL w Mielcu wykonały na własny koszt kilka lotów samolotu M-96 Iryda. Nie zainteresowało to ani MON, ani MG. W marcu 2003 MG poinformowało PZL w Mielcu, że umowa na rozwój Irydy nie zostanie podpisana. To był faktyczny koniec programu. Polski przemysł lotniczo-zbrojeniowy utracił tym samym zdolność budowy samolotów odrzutowych.

Irydę próbował sprzedać Indiom, które eksploatują ciągle samoloty Iskra, koncern Bumar. Indie miały wyłożyć pieniądze na dokończenie programu. Rozmowy trwały w latach 1986-1987. Zakończyło je odwołanie przez rząd PiS zarządu Bumaru. Zablokowano wówczas także m.in. sprzedaż samolotów M28 do Iraku, jako elementu systemu patrolowego. Kontrakt uzyskało konsorcjum amerykańskie.

PZL w Mielcu były podmiotem umowy offsetowej związanej z zakupem samolotów F-16. Amerykanie zobowiązali się do zakupu po 100 samolotów M18 i M28 za 455 mln USD. Ze zobowiązań się nie wywiązali, doprowadzając PZL w Mielcu do krytycznej sytuacji. W 2006 w aferalnych okolicznościach wytwórnię przejęła spółka UTH (trwa w tej sprawie śledztwo prokuratury w Tarnobrzegu). Amerykanie zażądali usunięcia z terenu zakładów zarówno należących do MON samolotów, jak i oprzyrządowania i dokumentacji. Ta ostatnia została przekazana w większości do archiwum państwowego w Rzeszowie.

Gotowe samoloty zaczęto przekazywać muzeom (nr 204, SP-PWG, trafił do Muzeum WP, nr 302 do Muzeum Broni i Militariów w Świdnicy, nr 305 do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, nr 306 do Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie), a podzespoły związane z systemem uzbrojenia do 2. Bazy Materiałowo-Technicznej pod Kutnem i do WSOSP w Dęblinie. Jedyny sprawny samolot (nr 301) przekazano do Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych, a wraz z nim zakupioną do modernizacji samolotów awionikę francuskiego Sextant Avionique. W PZL w Mielcu pozostał, w charakterze pomnika, egzemplarz M-93 Iryda SP-PWE. Drugi egzemplarz ma stanąć przy drodze z Mielca na Rzeszów (miasto przeznaczyło na ten cel 10 tys. zł).

Wczoraj z terenu PZL w Mielcu wywieziono ostatnie elementy oprzyrządowania produkcyjnego Irydy. Krakowskie przedsiębiorstwo, odpowiedzialne za tę operację, przeznaczyło je na złom.

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