

Ostatni lot Nimroda MR2

#Lotnictwo wojskowe 2 kwietnia 2010

31 marca odbył się ostatni, operacyjny lot brytyjskiego samolotu rozpoznawczego i morskiego Nimrod MR2. Wkrótce zaczną je zastępować gruntownie zmodernizowane maszyny modelu MRA4.

Czas Nimrodów MR2 nieuchronnie się wypełniał. Przyspieszenie końca ich eksploatacji wykorzystuje RAF. Brytyjskie wojska lotnicze zamówiły 51 egz. maszyn tego typu. Służyły jako samoloty morskie, rozpoznania i zwalczania okrętów nawodnych oraz podwodnych. Od 1975 rozpoczął się proces modernizacji 32 z nich do modelu MR2, z bardziej nowoczesnym wyposażeniem elektronicznym. Samoloty otrzymały również wzbogacone uzbrojenie, w tym o pociski *powietrze-powietrze* AIM-9, w celach samoobrony. Dzięki temu określane były żartobliwie jako największe myśliwce świata.

Nieco wcześniej 3 inne samoloty zostały przebudowane na wersję rozpoznania radioelektronicznego R1, w której to roli pozostają do dzisiaj i nie planuje się ich wycofania w najbliższym czasie.

Służba MR2 nieuchronnie zbliżała się jednak ku końcowi. W 1996 dzisiejsza BAE Systems zdobyła zamówienie na głęboką modernizację 21 tych samolotów, w istocie niemal budowę od początku, w oparciu o nieliczne elementy starego płatowca. Pierwsze miały zostać dostarczone w 2003.

Prace przedłużały się jednak, zwiększał się również koszt programu. Ostatecznie producent dostarczy tylko 9 nowych maszyn. Pierwszą - wiosną bieżącego roku (zobacz: [Akceptacja Nimroda MRA4](#)).

Opóźnienie doprowadziło do zdecydowanie wzrostu problemów z zapewnieniem sprawności wykorzystywanych samolotów starej wersji. W najgorszym stanie znajdowała się instalacja paliwowa, której nieszczelność doprowadziła w końcu do katastrofy samolotu o numerze XV230 nad Afganistanem. Zginęło wtedy 14 żołnierzy (zobacz: [Wyciek paliwa przyczyną katastrofy Nimroda](#), [Druzgocący raport](#)). Maszyna ta, podobnie jak 5 innych, została doposażona i wykorzystywana do celów rozpoznania lądowego.

Jeszcze w ubiegłym roku planowano, że 11 pozostających w służbie MR2, będzie wykorzystywanych operacyjnie do 2011. Poszukiwanie środków na finansowanie operacji w Afganistanie spowodowały jednak szereg cięć innych wydatków, również w RAF. W ramach oszczędności zdecydowano o szybszym wycofaniu floty starych Nimrodów (zobacz: [Redukcja RAF o ¼](#)).

Oficjalna uroczystość zakończenia służby - z udziałem wysokich rangą urzędników państwowych i dowódców RAF - miała miejsce 26 marca w macierzystej bazie Nimrodów, w Kinloss. 5 dni później odbył się natomiast ostatni, operacyjny lot samolotu wersji MR2 nad północną Szkocją.

Image not found or type unknown

Czas Nimrodów MR2 nieuchronnie się wypełniał. Przyspieszenie końca ich eksploatacji spowodowały jednak bieżące oszczędności budżetowe / Zdjęcie: MO Wielkiej Brytanii

RAF wykorzystuje Nimrody od 1969. Brytyjskie wojska lotnicze zamówiły 51 egz. maszyn tego typu. Służyły jako samoloty morskie, rozpoznania i zwalczania okrętów nawodnych oraz podwodnych. Od 1975 rozpoczął się proces modernizacji 32 z nich do modelu MR2, z bardziej nowoczesnym wyposażeniem elektronicznym. Samoloty otrzymały również wzbogacone uzbrojenie, w tym o pociski *powietrze-powietrze* AIM-9, w celach samoobrony. Dzięki temu określane były żartobliwie jako największe myśliwce świata.

Nieco wcześniej 3 inne samoloty zostały przebudowane na wersję rozpoznania radioelektronicznego R1, w której to roli pozostają do dzisiaj i nie planuje się ich wycofania w najbliższym czasie.

Służba MR2 nieuchronnie zbliżała się jednak ku końcowi. W 1996 dzisiejsza BAE Systems zdobyła zamówienie na głęboką modernizację 21 tych samolotów, w istocie niemal budowę od początku, w oparciu o nieliczne elementy starego płatowca. Pierwsze miały zostać dostarczone w 2003.

Prace przedłużały się jednak, zwiększał się również koszt programu. Ostatecznie producent dostarczył tylko 9 nowych maszyn. Pierwszą - wiosną bieżącego roku (zobacz: [Akceptacja Nimroda MRA4](#)).

Opóźnienie doprowadziło do zdecydowanie wzrostu problemów z zapewnieniem sprawności wykorzystywanych samolotów starej wersji. W najgorszym stanie znajdowała się instalacja paliwowa, której nieszczelność doprowadziła w końcu do katastrofy samolotu o numerze XV230 nad Afganistanem. Zginęło wtedy 14 żołnierzy (zobacz: [Wyciek paliwa przyczyną katastrofy Nimroda](#), [Druzgocący raport](#)). Maszyna ta, podobnie jak 5 innych, została doposażona i wykorzystywana do celów rozpoznania lądowego.

Jeszcze w ubiegłym roku planowano, że 11 pozostałych w służbie MR2, będzie wykorzystywanych operacyjnie do 2011. Poszukiwanie środków na finansowanie operacji w Afganistanie spowodowały jednak szereg cięć innych wydatków, również w RAF. W ramach oszczędności zdecydowano o szybszym wycofaniu floty starych Nimrodów (zobacz: [Redukcja RAF o ¼](#)).

Oficjalna uroczystość zakończenia służby - z udziałem wysokich rangą urzędników państwowych i dowódców RAF - miała miejsce 26 marca w macierzystej bazie Nimrodów, w Kinloss. 5 dni później odbył się natomiast ostatni, operacyjny lot samolotu wersji MR2 nad północną Szkocją.

Powiązane wiadomości

[Ostatni lot Nimroda MR2 \(2010-04-02\)](#)

[Wyciek paliwa przyczyną katastrofy Nimroda \(2007-12-07\)](#)

[Druzgocący raport \(2009-10-30\)](#)

[Redukcja RAF o 1/4 \(2009-11-15\)](#)

[Akceptacja Nimroda MRA4 \(2010-03-13\)](#)

[Program Nimroda jest zagrożony \(2008-03-27\)](#)