

Oblot prywatnego MiGa-29

#Lotnictwo cywilne 25 stycznia 2011

W amerykańskim Arlington dwa dni temu odbył się pierwszy lot MiGa-29UB, cywilnej maszyny wyremontowanej przez Historic Flight Foundation, jednej z organizacji, zajmującej się restaurowaniem starych samolotów.

N29UB w czasie pierwszego lotu / Zdjęcie: Kevin Scott

Historic

Flight Foundation została założona w 2003. Od tej pory kupuje co rok średnio dwa samoloty. Celem działalności tej organizacji jest przywracanie świetności starym statkom powietrznym, jeżeli to możliwe - do stanu lotnego. Podobnie jak inne instytucje tego typu w USA, odmłodzone maszyny są potem odpłatnie prezentowane w muzeach lub biorą udział w pokazach lotniczych. Fundacja dysponuje obecnie samolotami Waco UPF-7, North American P-51B Mustang, Supermarine Spitfire Mk. IXe, Grumman F8F Bearcat, Canadair T-33 Silverstar, Beechcraft Staggerwing B-17, North American B-25D Mitchell i Grumman F7F Tigercat.

Już wkrótce dołączy do nich MiG-29UB. Samolot odbył już pierwszy lot, a w najbliższym czasie powinien zostać zakończony 5-godzinny okres prób przed uzyskaniem pozwoleń na normalną eksploatację (tyle, że z prędkościami poddźwiękowymi).

Cywilny obecnie samolot, oznaczony N29UB, będzie drugą na świecie prywatną maszyną tego typu. Co więcej, jego niezwykłość wynika również z faktu, że nowoczesne myśliwce nie są ulubionym celem organizacji, zajmujących się restaurowaniem starych samolotów. Najciekawsza może jednak okazać się jego dotychczasowa historia.

Został wyprodukowany w ostatnich latach istnienia ZSRS, a po jego rozpadzie przypadł ukraińskiemu wojskom lotniczemu. W 2000 Kijów zdecydował się na wycofanie części swoich *dwudziestek dziewiątek*, również poprzez sprzedaż zagranicznym podmiotom prywatnym.

Korzystając z okazji Historic Flight Foundation zakupiła samolot w 2005. Przed transakcją został on pozbawiony cech wojskowych. By uniknąć przejęcia w czasie transportu, np. przez terrorystów, skrzydła i silniki popłynęły przez Atlantyk, bez przeszkód pokonując trasę do USA.

Kadłub został natomiast skierowany na wschód, przez Ocean Indyjski i Spokojny. Niestety, w trakcie przeladunku w Hong-Kongu, w kwietniu 2006, miejscowe władze potraktowały go jako wyposażenie wojskowe, a cały transport - jako służący nielegalnemu handlowi bronią. Dopiero po dwóch latach, wielu wizytach i wygranej w

sądzie, kadłub udało się sprowadzić do Arlington.

W pracach remontowych uczestniczyli byli pracownicy jednostek lotniczych ze Słowacji. W USA brakuje bowiem specjalistów z doświadczeniem w obsłudze sowieckich MiG-ów. Dla wymienienia wadliwych elementów musiano kupować części od producenta w Rosji lub częściej, wykonywać kopie na miejscu. Jednocześnie, po ujawnieniu przyczyn dwóch wypadków wojskowych MiGów-29, prowadzący prace remontowe wymienili materiały na styku stateczników pionowych i kadłuba. Struktura mocowania usterzenia okazała się podatna na korozję, co doprowadziło do zniszczenia wojskowych egzemplarzy w czasie lotów (zobacz również: [110 sprawnych MiG-29 na 200 przebadanych](#)).

Historic Flight Foundation planuje kupić jeszcze dwie *dwudziestki dziewiątki*. Przedsięwzięcie zależy jednak od uzyskania środków od prywatnych darczyńców.



*N29UB w czasie pierwszego lotu /
Zdjęcie: Kevin Scott*

Już wkrótce dołączy do nich MiG-29UB. Samolot odbył już pierwszy lot, a w najbliższym czasie powinien zostać zakończony 5-godzinny okres prób przed uzyskaniem pozwoleń na normalną eksploatację (tyle, że z prędkościami poddźwiękowymi).

Cywilny obecnie samolot, oznaczony N29UB, będzie drugą na świecie prywatną maszyną tego typu. Co więcej, jego niezwykłość wynika również z faktu, że nowoczesne myśliwce nie są ulubionym celem organizacji, zajmujących się restaurowaniem starych samolotów. Najciekawsza może jednak okazać się jego dotychczasowa historia.

Został wyprodukowany w ostatnich latach istnienia ZSRS, a po jego rozpadzie przypadł ukraińskiemu wojskom lotniczym. W 2000 Kijów zdecydował się na wycofanie części swoich *dwudziestek dziewiątek*, również poprzez sprzedaż zagranicznym podmiotom prywatnym.

Korzystając z okazji Historic Flight Foundation zakupiła samolot w 2005. Przed transakcją został on pozbawiony cech wojskowych. By uniknąć przejęcia w czasie transportu, np. przez terrorystów, skrzydła i silniki popłynęły przez Atlantyk, bez przeszkód pokonując trasę do USA.

Kadłub został natomiast skierowany na wschód, przez Ocean Indyjski i Spokojny. Niestety, w trakcie przeladunku w Hong-Kongu, w kwietniu 2006, miejscowe władze potraktowały go jako wyposażenie wojskowe, a cały transport - jako służący nielegalnemu handlowi bronią. Dopiero po dwóch latach, wielu wizytach i wygranej w sądzie, kadłub udało się sprowadzić do Arlington.

W pracach remontowych uczestniczyli byli pracownicy jednostek lotniczych ze Słowacji. W USA brakuje bowiem specjalistów z doświadczeniem w obsłudze sowieckich MiG-ów. Dla wymienienia wadliwych elementów musiano kupować części od producenta w Rosji lub częściej, wykonywać kopie na miejscu. Jednocześnie, po ujawnieniu przyczyn dwóch wypadków wojskowych MiGów-29, prowadzący prace remontowe wymienili materiały na styku stateczników pionowych i kadłuba. Struktura mocowania usterzenia okazała się podatna na korozję, co doprowadziło do zniszczenia wojskowych egzemplarzy w czasie lotów (zobacz również: [110 sprawnych MiG-29 na 200 przebadanych](#)).

Historic Flight Foundation planuje kupić jeszcze dwie *dwudziestki dziewiątki*. Przedsięwzięcie zależy jednak od uzyskania środków od prywatnych darczyńców.

Powiązane wiadomości

[Oblot prywatnego MiGa-29 \(2011-01-25\)](#)

[110 sprawnych MiG-29 na 200 przebadanych \(2009-03-14\)](#)

[Rozbił się MiG-29 rosyjskich WWS \(2008-10-17\)](#)

[Katastrofa MiG-29 z bazy Domna \(2008-12-05\)](#)

[Rozbił się MiG-29 rosyjskich WWS \(2008-10-17\)](#)

[Wznowienie lotów MiG-29 WWS FR \(2009-02-19\)](#)

[Katastrofa MiG-29 z bazy Domna \(2008-12-05\)](#)

[Rosyjskie WWS odkupiły MiGi-29SMT odrzucone przez Algierię \(2009-01-13\)](#)