

Przyczyny wypadku MiG-29KUBR

#Lotnictwo wojskowe 22 listopada 2016

Bezpośrednią przyczyną wypadku myśliwca MiG-29KUBR operującego z pokładu ciężkiego krążownika lotniczego *Admirał Kuzniecowa* była awaria obydwu silników.



Rosyjscy analitycy uważają, że wysłanie do działań bojowych samolotów MiG-29KR/KUBR było błędem, ponieważ wciąż jeszcze przechodzą one próby operacyjne / Zdjęcie: Interfax

Jak donosi gazeta.ru, wypadek myśliwca MiG-29KUBR (według innych źródeł MiG-29KR) był efektem, jak to zwykle w lotnictwie bywa, nieszczęśliwego splotu kilku zdarzeń. Wszystko zaczęło do zerwania jednej z lin hamujących, rozciągniętych w poprzek pokładu lotniczego okrętu.

Wiadomo też, że we wrześniu 2005 na pokładzie *Kuzniecowa* miało miejsce analogiczne zdarzenie z udziałem Su-33, którego prędkość lądowania wynosi 240 km/h, czyli 10 km/h mniej niż dla MiGa-29, ale ma on o wiele większą masę, niż MiG-29.

Układ hamowania zamontowany na pokładzie *Admirała Kuzniecowa* nosi nazwę Swietłana-2 i składa się z 4 lin hamujących, które podczas lądowania samolotów unoszą się 12 cm ponad powierzchnię pokładu. Pierwsza lina znajduje się w odległości 46 m od krawędzi pokładu, a kolejne są zamontowane co 12 m. Pilot wykonujący lądowanie musi zaczepić wypuszczanym hakiem, zabudowanym pod ogonową częścią samolotu, o 2. lub (najlepiej) 3. linę.

13 listopada z pokładu *Admirała Kuzniecowa* wystartowały 3 myśliwce MiG-29KR/KUBR. Po wykonaniu zadania w pobliżu wybrzeży Syrii rozpoczęły podejście do lądowania, kolejno, w odstępach co 3-4 min. Pierwszy samolot wylądował bez problemu. Lądowanie drugiego także początkowo przebiegało pomyślnie – pilot zaczepił hakiem

2. linę hamującą. Jednak lina zerwała się. Na szczęście hak trafił na 4. linę (rezerwową), dzięki czemu MiG-29 wytracił prędkość i zakończył lądowanie.

Niestety, zerwana 2. lina splątała się z 3. liną, co uniemożliwiło dalsze lądowania na pokładzie *Kuzniecowa*. W tej sytuacji pilot trzeciego MiGa-29, dowódca służby bezpieczeństwa lotów Floty Północnej, otrzymał rozkaz odejścia na drugi krąg i oczekiwania w pobliżu lotniskowca do czasu zakończenia naprawy lin hamujących. Jednak tuż po znalezieniu się w strefie oczekiwania okazało się, że obydwa silniki samolotu przestały działać, z powodu przerwania dopływu paliwa. Pilot katapultował się i wyszedł ze zdarzenia bez szwanku ([Rozbił się MiG-29KUBR](#), 2016-11-14).

Informatorzy gazety.ru twierdzą, że wysyłanie do działań bojowych samolotów MiG-29KR/KUBR było błędem, ponieważ wciąż jeszcze przechodzą one próby operacyjne, które mają zakończyć się w 2018 i nie są jeszcze w pełni *zintegrowane* z *Admirałem Kuzniecowem*. Natomiast najwyżsi dowódcy Sił Zbrojnych FR chcieli za wszelką cenę wypróbować je w rzeczywistych warunkach bojowych.

Producent samolotu, przedsiębiorstwo RSK MiG odmówiło komentarza w sprawie wypadku, tłumacząc, że *samolot był własnością MO FR i tylko resort obrony i WMF mogą wypowiadać się na ten temat*. Zdarzenie bada specjalna komisja.

Powiązane wiadomości

[Przyczyny wypadku MiG-29KUBR \(2016-11-22\)](#)

[Rozbił się MiG-29KUBR \(2016-11-14\)](#)

[Wszystkie MiG-29K w służbie \(2012-05-18\)](#)

[MiGi-29K dla Indii za 1,2 mld USD \(2010-01-18\)](#)

[Katastrofa MiG-29KUB \(2011-06-27\)](#)