

## MiG-29 cz II.

Pod koniec lat 90-tych ub. stulecia strona rosyjska przedstawiła kolejną ofertę sprzedaży do Polski nowych MiG-29. Oferta obejmowała również modernizację do nowego standardu użytkowanych przez Wojska Lotnicze samolotów tego typu. Propozycja strony rosyjskiej została zignorowana, do czego w głównej mierze przyczyniła się oferta zachodniemieckiej Luftwaffe przejęcia, wycofywanych z jej zasobów, samolotów MiG-29.

Głównym powodem wycofania z eksploatacji Luftwaffe MiGów było sukcesywnie wprowadzanie na wyposażenie samolotów Eurofighter EF-2000, oraz wysokie koszty eksploatacji. Dla porównania: godzina lotu na MiGu kosztowała w 1997 r. 25 000 Euro natomiast godzina lotu o wiele cięższego Tornado wynosiła tylko 1/3 tej wartości. Nie bez znaczenia pozostawał także fakt zbliżania się terminu remontu głównego samolotów MiG-29.

## MiG-29 w Luftwaffe

Po zjednoczeniu Niemiec (1 kwietnia 1991 r.) 3. Pułk Myśliwski (JG 3 „Vladimir Komarow” użytkujący od 1988 r. samoloty MiG-29, stał się 29. Pułkiem Doświadczalnym. 25 lipca 1991 r. zapadła decyzja zachowania tych samolotów i ich integracji w strukturze obrony powietrznej NATO. Dlatego w czerwcu 1993 r. po zakończeniu prób MiGów w ramach EG 29, połączono energetowski JG 3 „Komarow” i zachodni JG 35, tworząc JG 73 z Pfersfeld latający na Phantomach II. Do 1993 r. MiGi operowały z dawnej bazy NVA (National Volks Armee - Narodowa Armia Ludowa) - Preschen, w pobliżu granicy z Polską. Wraz z utworzeniem JG 73, MiGi i Phantomy przeniosły się do bazy w Laage, w której w czasach NRD bazowały samoloty Su-22 z MFG 28 (Marine Flieger Geschwader - Pułk Lotnictwa Marynarki Wojennej).

Zanim jednak samoloty MiG-29 rozpoczęły służbę w Luftwaffe, począwszy od 1992 r., przechodziły remonty w trakcie których zostały doposażone w urządzenia niezbędne do lotów w przestrzeni powietrznej NATO. W ramach prowadzonych prac remontowych zrezygnowano z kalendarzowej eksploatacji poszczególnych egzemplarzy czyli tzw. reursu, przechodząc na użytkowanie według faktycznego stanu technicznego.

Po przeprowadzeniu prac remontowych na wszystkich maszynach weszły one do służby pod oznaczeniem MiG-29G (w wariantcie bojowym, G - od Germany) i MiG-29GT (w szkolno-bojowym wariantcie dwumiejscowym, T - od training).

29 stycznia 2002 r. w Berlinie podpisano porozumienie o sprzedaży do Polski 22 samolotów za symboliczne 1 euro każdy. Oficjalna uroczystość przekazania samolotów miała miejsce w bazie Laage 26 września 2003 r. 30 września na lotnisku w Bydgoszcy przekazano pięć pierwszych samolotów MiG-29 lotnictwa niemieckiego w tym jeden dwumiejscowy. Były to MiGi-29: 29+07, 29+11, 29+16, 29+17 oraz szkolno-bojowy 29+24. Następnie cztery o numerach taktycznych: 29+06, 29+15, 29+19 w tym jeden szkolno-bojowy 29+22 przyleciały do Polski 11 grudnia tego samego roku. Kolejną partię 4 maszyn bojowych o numerach: 29+02, 29+08, 29+14 i 29+21 przekazano stronie polskiej 14 kwietnia 2004 r. Ostatnie siedem samolotów bojowych o numerach taktycznych: 29+01, 29+04, 29+05, 29+10, 29+12, 29+18, 29+20 oraz dwa szkolno-bojowe 29+23 i 29+25 przekazane 4 sierpnia 2004 r. zakończyły dostawy ex niemieckich MiG-29 do Polski.

Równocześnie z ex-niemieckimi samolotami MiG-29 do Bydgoszcy przetransportowano niemieckie zapasy uzbrojenia dla tych maszyn, w tym pociski

powietrze-powietrze różnych typów, części zamiennych i wyposażenie do naziemnej obsługi technicznej. Dostarczono je samolotami C-160 Transall.

Zgodnie z umową pracownicy zakładów w Bydgoszcy zamalowali znaki rozpoznawcze i numery taktyczne niemieckich samolotów. Od razu rozpoczęto przygotowania do przeglądu technicznego otrzymanych maszyn. Zdjęto osłony kabin, wymontowano silniki, fotele pilotów, a następnie zdemontowano pozostałe podzespoły i agregaty, które skierowano do remontu bądź regeneracji. Podczas przeglądów w kilku ex-niemieckich samolotach, stwierdzono poważne uszkodzenia elementów nośnych. Ogólne zużycie płatowców oceniono na bardzo duże. Samoloty posiadały nalot w granicach 1300 godzin (średnio), jednak ich stan techniczny oceniany był przez fachowców o 1000 godzin więcej od stanu rzeczywistego!

Odkupione od Luftwaffe MiG-29 przeszły w WZL-2 cykl prac, których zakres został ustalony po przeglądach wykonanych przez specjalistów bydgoskich zakładów oraz korporacji RSK-MiG i Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych. Wbrew pozorom zakres prac wykonanych na tych samolotach nie był tylko zwykłym przeglądem. W jego trakcie usunięto mikropekania na węzłach kadłubowych zawieszania skrzydeł, dostosowano urządzenia spadochronu hamującego do wersji eksploatowanej w Polsce, uszczelniono zbiorniki paliwowe, wzmocniono elementy mechanizacji dyfuzorów wlotowych silników, zastosowano dodatkowe mocowania przewodów wysokociśnieniowych pomp hydraulicznych, zmodernizowano elementy zawieszania skrzynki napędów agregatów. W ramach prac na wszystkich maszynach zamontowano i zintegrowano z istniejącymi systemami (poprzez interfejs TGR-29A) system identyfikacji „swój-obcy”, oparty na transponderze SC-10D2 oraz niamiarowy system nawigacji VOR/ILS, oparty na odbiorniku ANV-241MMR. Zaprojektowano i wykonano konwerter danych cyfrowych DC-01 sprężający istniejący Radiotechniczny System Bliskiej Nawigacji typu AN/ARN-118 z interfejsem TGR-29A. Wreszcie zintegrowano istniejący odbiornik GPS TRIMBLE 2101 I/O z systemami nawigacyjnymi samolotu oraz zabudowano repetytor danych DDT 2101 w drugiej kabine samolotu dwumiejscowego. Przywrócono do działania nieużywane lub częściowo zdemontowane przez Niemców następujące systemy: radiotechniczny system bliskiej nawigacji A-323 (RSBN) oraz optyczno-elektroniczny system celowniczy 23S (KOES).

Zdecydowano się na wymianę wiązki elektrycznej systemu AIS-POD na belce BD3UMK2, dzięki czemu przywrócono możliwość zrzuca bomb z drugiego punktu podwieszeń.

W związku z planowanym wprowadzeniem do służby w połowie 2005 r. ex-niemieckich samolotów rozpoczęto szkolenie teoretyczne, a następnie praktyczne pilotów i techników, na MiGi-29G/GT. Trzymiesięczne szkolenie zostało zorganizowane na lotnisku w Mińsku Mazowieckim, pod okiem instruktorów z 1. elt. Pierwszą trójkę wyremontowanych w Bydgoszcy samolotów MiG-29 przekazano użytkownikowi na początku maja 2005 r. a 7 czerwca oficjalnie przekazano je do eksploatacji w 41. elt na lotnisku w Malborku.

Inauguracyjny lot dwumiejscowego MiGa-29GT w barwach 41. elt wykonali dowódca eskadry ppłk pil. Robert Dziadzykowski, oraz dowódca 1. elt z Mińska Mazowieckiego ppłk pil. Stefan Rutkowski. Samoloty otrzymały czterocyfrowy numer bochny składający się z numeru „41” - w tym przypadku oznaczający numer eskadry i dwóch cyfr identyfikujących egzemplarz.

Trzy przekazane wówczas maszyny to jedno-miejscowe MiG-29G o numerach taktycznych: 4111, 4113, 4118 i seryjnych odpowiednio: 2960525111, 2960525132, 2960525113 oraz jeden dwumiejscowy

MiG-29GT (zachowano ich niemieckie oznaczenia) o numerze taktycznym 4115 i seryjnym N50903006526. Oprócz samolotów przekazanych bezpośrednio do Malborka pozostałe zostały objęte programem gruntowego sprawdzenia i remontem poszczególnych podzespołów. Do tych prac wytypowano samoloty jednomiejscowe 4101 (dawny niemiecki 2907), 4103 (2916), 4104 (2917), 4116 (2901), 4120 (2918), 4121 (2920) i 4122 (2921) oraz dwumiejscowe 4105 (2924), 4110 (2922) i 4123 (2925).

Od czerwca 2005 do marca 2007 r. w Malborku znalazło się 10 samolotów bojowych i 4 samoloty szkolno-bojowe. Niestety flota użytkowanych przez 41. elt maszyn uległa zmniejszeniu, ponieważ jeden z pierwszych egzemplarzy 4113 po wylądowaniu ponad 110 godzin został zakwalifikowany do remontu głównego. Dwa kolejne samoloty o numerach taktycznych 4111 oraz 4118 zostały spisane ze stanu eskadry 12 i 15 listopada 2006 r.

Samolot o numerach: taktycznym 4118 i seryjnym 2960525113 po zakończeniu eksploatacji został lotem technicznym przebazowany do Dębina gdzie wraz z wcześniej dostarczonego MiGiem o numerze taktycznym 4112 (niewcielonym do malborskiej eskadry) został pomocą naukową. Samolot 4111 został ekspozycją Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, a wycofany z eksploatacji pod koniec marca 2007 r. 4115 trafił do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Pomocą naukową został również 4119 (2960525124) pozostając na terenie Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2 w Bydgoszcy. Samolot 4114 w dniu 24 października 2007 r. jako pomoc naukową trafił do Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie, a maszyna 4107 do Centrum Lotniczego Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Chełmie. Podczas 20-letniej eksploatacji MiGów w Mińsku Mazowieckim i ponad 5 - letniej w Malborku doszło do wielu awarii, nie mniej jednak polskie lotnictwo wojskowe nie utraciło żadnego z tego typu samolotu.

## Malowanie MiG-29G

Wszystkie 22 kupione od strony niemieckiej samoloty MiG-29, posiadały kamuflaż złożony z dwóch odcieni szarości: jasnoszarego (FS 26493), na powierzchniach górnych i bokach stateczników pionowych płamy kamuflażowe w kolorze szarozielonym (FS 25352). Osłona radaru w kolorze ciemnoszarym (FS 36118). Malowanie to MiG-29 otrzymały od 1990 r., kiedy doszło do zjednoczenia Niemiec. Wcześniej samoloty posiadały kamuflaż zbliżony do stosowanego na maszynach czeskich, złożony z odcieni zieleni i brązu.

Z chwilą przebazowania maszyn do Bydgoszcy, niemieckie MiGi posiadały na statecznikach pionowych godło pułkowe JG 73. Niektóre samoloty miały w wielu miejscach widoczne ślady uzupełniania ubytków powłoki lakierniczej. Większość maszyn nie posiadała czarnego pasa przeciwo-blaskowego przed wiatrochronem. Po dostarczeniu niemieckich samolotów do WZL nr 2 w Bydgoszcy, na wszystkich egzemplarzach zamalowano znaki przynależności państwowej oraz numery taktyczne. Samoloty zakwalifikowane służby w Polsce otrzymały nowy schemat malowania typowy dla MiGów-29, które zostały wyremontowane w bydgoskich zakładach (patrz część pierwsza).

Wyjątkiem pozostają samoloty, które nie zostały wcielone do służby. Maszyny te zostały pomalowane szarą farbą naniesioną na kamuflaż ex niemiecki. W ten sposób niektóre z nich otrzymały nowe nietypowe malowania. Przykładem tego jest samolot pozostający na terenie bydgoskich zakładów lotniczych. Maszyna oprócz białego numeru taktycznego 4119 ma pod kabiną pilota namalowane godło WZL-2. Kolejnymi

# Polish Wings

samolotami, pomalowane w ten sposób są egzemplarze o numerach taktycznych 4112 i 4114.

Na wszystkich egzemplarzach skierowanych do służby namalowano godło 41. elt. Godło stanowi sylwetka samolotu MiG-21 wypełniona z prawego boku skrzydłem husarskim. Na sylwetkę MiGa nałożone jest

popiersie rycerza w zbroi, zasłoniętego tarczą z herbem Malborka i trzymającego miecz w poprzek tarczy. Na głowie rycerza hełm z zamkniętą przyłbicą. Na szczyście hełmu biało-czerwona wstęga.

Pojawiające się na MiG-ach-29 41 elt. „godło klucza uzbrojenia” oraz sylwetki pocisków R-60 i R-73 zostały

omówione w poprzednim tomie. Podobnie jak naklejka na samolocie MiG-29 4122 oraz oznaczenie samolotów z 41. elt uczestniczących w Polskim Kontyngencie Wojskowym „Orlik 2” w 2008 roku na Litwie.

I.p.	Nr burtowy	Nr seryjny	Nr NRD	Nr Luftwaffe	Przebieg służby w Polsce			Uwagi
1	4116	2960525106	604	29+01	30.03.2006		- 41.elt	8.02.1988 r. dostarczony do NRD. 15.02.2001 r. remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1,530 h, 1,970 lądowań. 04.08.2004 dostarczony do Polski. Przyłot do Malborka z WZL-2 04.04.2006
2	4117	2960525108	607	29+02	Zmagazynowany w WZL-2.			29.02.1988 dostarczony do NRD. 20.08.1998 remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1 712 h, 2 068 lądowań. 14.04.2004 r. dostarczony do Polski.
3	4111	2960525111	628	29+04	23.05.2005	12.11.2006	- 41.elt	28.02.1988 r. dostarczony do NRD. 10.11.2002 r. remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1 351 h, 1 704 lądowań. 04.08.2004 r. dostarczony do Polski. Przyłot do Malborka 2 31.05.2005 r. Łączny nalot 1 379 h, 24 min. Łączny nalot w Polsce 28 h. 12.11.2006 r. koniec resursu kalendarzowego i wycofanie egzemplarza z eksploatacji. Obecnie samolot po wyczerpanym resursie kalendarzowym został przekazany jako pomnik do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.
4	4118	2960525113	635	29+05	02.06.2005	18.11.2006	- 41.elt	28.03.1988 r. dostarczony do NRD. 11.06.2002 r. remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1 477 h, 1 896 lądowań. 04.08.2004 r. dostarczony do Polski. Przyłot do Malborka z WZL-2 02.06.2005 r. Łączny nalot 1 531 h, 54 min. Łączny nalot w Polsce 54 h. 15.11.20.06 r. wycofany i przekazany do WSP Dęblin jako pomoc naukowa.
5	4107	2960525114	661	29+06	Zmagazynowany w WZL-2.			28.02.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 379 h, 1 643 lądowań. 11.12.2003 r. dostarczony do Polski.
6	4101	2960525115	668	29+07	06.07.2006		- 41.elt	18.03.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 141 h, 1 404 lądowań. 26.09.2003 r. dostarczony do Polski. Od 14.03.2008 r. do 30.06.2008 r. brał udział w misji PKW „Orlik 2” na Litwie
7	4112	2960525118	669	29+08	Pomoc naukowa w Dęblinie			29.02.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 549 h, 1 814 lądowań. 11.04.2002 r. remont w Niemczech. 14.04.2004 r. dostarczony do Polski.
8	4119	2960525124		676 29+10	Zmagazynowany w WZL-2.			22.03.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 630 h, 1 916 lądowań. 20.09.1999 r. remont w Niemczech. 04.08.2004 r. dostarczony do Polski.
9	4102	2960525128	677	29+11	Zmagazynowany w WZL-2.			24.03.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 296 h, 1 661 lądowań. 26.09.2003 r. dostarczony do Polski.
10	4113	2960525132	679	29+12	03.06.2005 0.11.2006 09.11.2007 09.11.2007	10.11.2006 09.11.2007	- 41.elt WZL-2 - 41.elt	23.03.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 327 h, 1 675 lądowań. 21.05.2003 r. remont w Niemczech. 04.08.2004 r. dostarczony do Polski. Przyłot do Malborka z WZL-2 06.06.2005 r. Łączny nalot w Polsce do remontu 112 h 46 min. Razem przed remontem nalot 1 439 h 46 min. Samolot w okresie od 14.03.2008 r. do 30.06.2008 r. uczestniczył w misji PKW „Orlik 2” na Litwie.
11	4114	2960525800	684	29+14	Przechowywany w WZL-2, od 24.10.2007 r. WAT			22.09.1988 r. dostarczony do NRD. 11.05.2000 r. remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1 680 h, 1 963 lądowań. 14.04.2004 r. dostarczony do Polski.
12	4108	2906526300	693	29+15	Zmagazynowany w WZL-2.			29.09.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 316 h, 1 577 lądowań. 11.12.2003 r. dostarczony do Polski.
13	4103	2906526301	699	29+16	30.11.2006		- 41.elt	26.09.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 293 h, 1 573 lądowań. 26.09.2003 r. dostarczony do Polski. Przyłot do Malborka z WZL-2 07.12.2006 r.
14	4104	2906526302	745	29+17	15.09.2006		- 41.elt	30.09.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 259 h, 1 615 lądowań. 26.09.2003 r. dostarczony do Polski. Przyłot do Malborka z WZL-2 19.09.2006 r. Samolot w okresie od 14.03.2008 r. do 30.06.2008 r. uczestniczył w misji PKW „Orlik 2” na Litwie.
15	4120	2906526310	777	29+18	19.01.2006		- 41.elt	20.11.1988 r. dostarczony do NRD. 20.12.2002 r. remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1 328 h, 1 733 lądowań. 04.08.2004 r. dostarczony do Polski. Przyłot do Malborka z WZL-2 20.01.2006 r. Samolot w okresie od 14.03.2008 r. do 30.06.2008 r. uczestniczył w misji PKW „Orlik 2” na Litwie.
16	4109	2960526314	778	29+19	Pomoc naukowa w WZL - 2			01.12.1988 r. dostarczony do NRD. 11.12.2003 r. dostarczony do Polski. Nalot w Niemczech 1 233 h, 1 425 lądowań.
17	4121	2960526315	785	29+20	08.06.2006		- 41.elt	30.11.1988 r. dostarczony do NRD. 10.07.2001 r. remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1 621 h, 2 040 lądowań. 04.08.2004 r. dostarczony do Polski. Przyłot do Malborka z WZL-2 09.06.2006 r.
18	4122	2960526319	786	29+21	03.03.2006		- 41.elt	30.11.1988 r. dostarczony do NRD. 02.07.2001 r. remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1 479 h, 1 829 lądowań. 14.04.2004 r. dostarczony do Polski. Przyłot do Malborka z WZL-2 07.03.2006 r.

## MiG-29 UB

Dwumiejscowe szkolno-bojowe MiG-29UB (GT) dostarczano równocześnie z maszynami bojowymi. Pierwsze trzy egzemplarze o numerach seryjnych N50903014615, N50903014642 oraz N50903014664 przyprowadzono bezpośrednio od producenta 1 sierpnia 1989 r. Wszystkie samoloty wprowadzono na stan pierwszej eskadry 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Mińsku Mazowieckim. W chwili pozyskania kolejnych

maszyn z Czech tamtejsze siły powietrzne użytkowały tylko jeden samolot szkolny. Został on sprowadzony do Polski wraz z pierwszą partią 5 ex czeskich egzemplarzy w dniu 22 grudnia 1995 r. Przyprowadzona maszyna (numer seryjny N50903014528) i posiadała numer taktyczny 4401, który zamieniono na polski 28. Dodatkowo 4 samoloty szkolno-bojowe pozyskano z Niemiec o czym napisano powyżej.

## Malowanie MiG-29 UB

Samoloty dwumiejscowe dostarczone do Polski w 1989 r. nosiły standardowe malowanie składające się z dwóch kolorów. Jasnoszarego, pokrywającego dolne i górne powierzchnie samolotu oraz szarego (widziany pod pewnym kątem często wpadał w odcień zieleni), (opis kolorów patrz część 1), który był wykorzystywany do malowania płam na górnych powierzchniach płatowca

a także na statecznikach pionowych. Rozkład plam na górnych powierzchniach skrzydeł oraz zewnętrznych powierzchniach stateczników pionowych nieznacznie różnił się od siebie pomiędzy wszystkimi dwusterami. Pod kabiną pilotów malowano godło 1. PLM - „Syrenkę” w kolorze żółtym.

W trakcie eksploatacji powłoka lakiernicza tychże maszyn uległa w wielu miejscach uszkodzeniom, które zostały uzupełnione farbą o nieco innym odcieniu.

Pierwszym samolotem w odmiennym kamuflażu była maszyna przekazana przez stronę czeską. Maszyna posiadała malowanie składające się z dwóch odcieni koloru zielonego oraz brązu, (patrz część 1). Na końcówkach stateczników pionowych widoczne były tygrysie akcenty. Samolot ten po przeglądzie i naniesieniu znaków przynależności państwowej oraz godła – „Syrenki” został skierowany do służby.

Ex czeska maszyna o polskim numerze 28 po remoncie głównym otrzymała nowy kamuflaż. Jako pierwsza otrzymała czarną plamę przeciwodblaskową malowaną przed wiatrochronem.

We wrześniu 1997 r., uczestniczące w ćwiczeniach „Orli Szpon 97” dwa samoloty szkolno-bojowe o numerach 42 i 64, otrzymały w tylnej części kadłuba oraz na statecznikach pionowych białe pasy szybkiej identyfikacji. Jeszcze zanim egzemplarze te trafiły na remont do WZL-2 pasy te zostały zamalowane.

Cztery samoloty dwumiejscowe przyprowadzone przez pilotów niemieckich do Bydgoszczy posiadały

standardowe malowanie Luftwaffe składające się z dwóch odcieni szarości. Trzy maszyny przeszły remont główny, a jedna prace okresowe, które pozwoliły na wprowadzenie ich na stan eskadry z Malborka. Samoloty te po remoncie otrzymały standardowe polskie malowanie polegające na pokryciu powierzchni całego płatowca farbą koloru jasnoszarego na który nałożono plamy kamuflażowe koloru ciemnoszarego. Rozkład plam był różny na każdym z dwumiejscowych egzemplarzy. Dodatkowo po obu stronach przedniej części kadłuba tych maszyn naniesiono godła 41. elt. Godła na samolotach powracających z remontów głównych, malowane są przez mechaników już w eskadrach.

Bez wątplenia najciekawszym godłem jakie pojawiło się na szkolnym MiG-29 jest godło „kościuszkowskie”. W maju 2009 r. grupa pasjonatów lotnictwa m.in. Robert Gretzyngier i Wojtek Matusiak, dzięki wsparciu redakcji miesięcznika „Lotnictwo” uzyskała zgodę od dowódcy Sił Powietrznych na ozdobienie jednego z samolotów 1. elt z Mińska Mazowieckiego powiększoną wersją godła księcia Kosińskiego. Godło jest wierną kopią odznaki księcia Kosińskiego i godła stosowanego na samolotach eskadry pod kabiną pilotów od 2006 r. Chodziło o uczczenie 90-lecia odznaki, zaprojektowanej w 1919 r., oraz 70-lecia Dywizjonu 303, którego samoloty z taką właśnie odznaką broniły Londynu podczas Bitwy o Anglię. Naniesienie godła zbiegło się także z 20. rocznicą wprowadzenia na wyposażenie polskiego lotnictwa wojskowego samolotów MiG-29.

Do malowania wytypowano dwa samoloty, jednak po konsultacjach stwierdzono, że najlepszym samolotem będzie maszyna dwumiejscowa o numerze taktycznym 15. W procesie nanoszenia godła obok pomysłodawców uczestniczyli także: Piotr Abraszek, Paweł Bondaryk oraz Andrzej Bąk, a także specjalista-lakiernik Piotr Janik z firmy „Barwa” z Kielc, która nieodpłatnie dostarczyła farby. Pierwsza publiczna prezentacja tak ozdobionego samolotu odbyła się 8 czerwca 2009 r. na pikniku lotniczym w Góraszce.

Kolejną nowinką jest godło IV klucza z 1. Eskadry Lotnictwa Taktycznego - stylizowana, czerwona sylwetka diabła Boruty trzymającego w ręce trójbłąd wpisany w rzymską cyfrę cztery. Godło to powstało pod koniec 2009 r. Zostały opracowane dwa szablony i zależności od egzemplarza, godła te nieznacznie różnią się wielkością i kolorem. Noszą je samoloty szkolno-bojowe o numerach 15, 28 oraz 42. Autorem godła są technicy klucza, którzy zainspirowani brzmieniem nazwiska dowódcy klucza kpt. Marcina Boruty opracowali w/w godło. Wśród autorów są min.: plut. Artur Wąsowski, st. plut. Piotr Świdorski, kpr. Krzysztof Kuźnicki, sierż. Włodzimierz Nasiłowski, chor. Piotr Cenzora.

Drugim godłem III klucza, jakie zostało opracowane jest stylizowany gryf, podobny do tego, który występował na samolocie nr 56 tuż przed remontem. Godło w najbliższym czasie umieszczone zostanie na samolotach klucza o numerach 56, 59, 83 i 89, które sukcesywnie powrócą z remontów głównych.

lp	Nr bur-towy	Nr seryjny	Nr Czechy	Nr NRD	Nr Luftwaffe	Przebieg służby w Polsce			Uwagi
1	15	N50903014615				01.08.1989 17.02.1998 26.03.1999 01.01.2001 27.02.2007 27.06.2008	17.02.1998 26.03.1999 01.01.2001 27.02.2007 26.06.2008	- 1. PLM - WZL-2 - 1. PLM - 1. elt - WZL-2 - 1.elt	01.08.1989 r. dostarczony do Polski. Pierwszy remont zakończony 19.03.1999 r. Drugi remont główny 26.06.2008 r.
2	28	N50903014528	4401			22.12.1995 30.12.2998 25.02.2000 01.01.2001 20.11.2007 24.07.2009	29.12.1998 25.02.2000 01.01.2001 20.11.2007 24.07.2009	- 1. PLM - WZL-2 - 1. PLM - 1. elt - WZL-2 - 1. elt	22.12.1995 r. dostarczony do Polski. Pierwszy remont zakończony 25.02.2000 r. Drugi remont główny 20.11.2007 r. Przylot po II remoncie 24.07.2009 r. Samolot przyprowadzili płk Robert Cierniak i mjr Antoni Czerniec.
3	42	N50903014642				01.08.1989 19.05.1999 08.12.2000 01.01.2001 26.09.2008 07.12.2009	19.05.1999 08.12.2000 01.01.2001 26.09.2008 07.12.2009	- 1. PLM - WZL-2 - 1. PLM - 1. elt - WZL-2 - 1. elt	01.08.1989 r. dostarczony do Polski. Pierwszy remont zakończony 22.09.2000 r. Drugi remont główny 06.12.2009 r.
4	64	N50903014664				01.08.1989 16.05.2000 23.11.2001	16.05.2000 22.11.2001	- 1. PLM - WZL-2 - 1. elt	01.08.1989 r. dostarczony do Polski. 23.11.2001 r. pierwszy remont główny. W dniu 25.06.2009 r. samolot wykonał ostatni lot z załogą w składzie: mjr Antoni Czerniec i ppor Mariusz Czajka. Maszyna po zakończeniu kursu kalendarzowego i godzinowego, lotem technicznym została odprowadzona do Dębina. Obecnie pomoc dydaktyczna. Zakończenie kursu kalendarzowego 30.06.2009 r.
5	4110	N50903006448		148	29+22	26.04.2007		- 41. elt	21.03.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 195 h, 1 860 lądowań. 11.12.2003 r. dostarczony do Polski. Przylot do Malborka z WZL-2 27.04.2007 r.
6	4115	N50903006526		179	29+23	05.05.2005	26.03.2007	- 41. elt	1.03.1988 r. dostarczony do NRD. 24.10.2000 r. remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1 497 h, 2 521 lądowań. 26.09.2003 r. dostarczony do Polski. Przylot do Malborka z WZL-2 06.05.2005 r. 26.03.2007 r. koniec kursu kalendarzowego, egzemplarz wycofany z eksploatacji. Obecnie samolot został przekazany jako eksponat do Muzeum Lotnictwa w Krakowie.
7	4105	N50903006604		181	29+24	10.11.2006		- 41. elt	21.03.1988 r. dostarczony do NRD. Nalot w Niemczech 1 289 h, 2 373 lądowań. 26.09.2003 r. dostarczony do Polski. Przylot do Malborka z WZL-2 14.11.2006 r.
8	4123	N50903011408		185	29+25	16.12.2005		- 41. elt	29.09.1988 r. dostarczony do NRD. 04.12.2001 r. remont w Niemczech. Nalot w Niemczech 1 378 h, 2 182 lądowań. 04.08.2004 r. dostarczony do Polski. Przylot do Malborka z 05.01.2006 r.

# Polish Wings

Podpisy:

- [1] MiG-29G „4113” w locie nad miejscowością Gościszewo. Maszyna uzbrojona jest w dwa pociski powietrze-powietrze krótkiego zasięgu R-60. Marzec 2009 r.
- [2] Samolot MiG-29G „4104” w locie na dużej wysokości uzbrojony w dwa pociski średniego zasięgu R-73 i dwa pociski krótkiego zasięgu R-60. Maszyna w tej konfiguracji uzbrojenia przygotowana jest do wykonania misji patrolowych i zwalczania celów powietrznych. Kwiecień 2009 r.
- [3] Szkolno-bojowy MiG-29GT „4110” rozpoczyna start do nocnego przechwycenia celu powietrznego imitowanego przez samolot TS-11 Iskra. Malbork czerwiec 2007 r.
- [4] MiG-29UB podczas kontroli startowej na lotnisku w Mińsku Mazowieckim. W kabinie kpt. pil. Piotr Iwaszko i por. pil. Cezary Lesiński. Piloci odbędą lot szkolny w ramach przygotowania do misji „Air Policing” na Litwie. Marzec 2010 r.
- [5] Klucz MiG-29 i MiG-29G z 41. elt z Malborka podczas lotu patrolowego na dużej wysokości. Samoloty uzbrojone są w pociski powietrze-powietrze R-60 i R-73. Marzec 2009 r.
- [6] MiG-29G „4101” podczas dolotu do lotniska w Malborku po odbyciu szkolnej walki powietrznej w okolicach Elbląga. Za starami samolotu zasiada kpt. pil. Łukasz Marciniak, sierpień 2010 r.
- [7] Zgrupowanie MiG-29G/GT z 41. elt na lotnisku w Mińsku Mazowieckim. Samoloty zostały przebazowane w celu wykonania pokazu walki powietrznej w składzie 2 x 2 z samolotami F-16 z okazji międzynarodowych pokazów lotniczych „Air Show Radom 2009”. Sierpień 2009 r.
- [8] MiG-29G, 2960525106, „604” jednostki JG 3 Sił Powietrznych NRD, Preschen 1991 r. Maszyna w malowaniu okolicznościowym.
- [9] MiG-29G, 2960525106, „29+01” z jednostki JG 3 *Luftwaffe* w Preschen, wrzesień 1991 r. Samolot w malowaniu okolicznościowym.
- [10] MiG-29G, 2960525106, „29+01”, Bydgoszcz 2004 r. Samolot w tym malowaniu został przyprowadzony do Polski w dniu 4 sierpnia 2004 r.
- [11, 12] MiG-29G „29+01” ląduje na lotnisku w Bydgoszczy w sierpniu 2004 r. Egzemplarz do czasu przekazania do Polski wylatał 1530 godzin wykonując 1970 lądowań. Bydgoszcz 2004 r.
- [13, 14, 15, 16] Samolot „4116” w hangarze technicznym na lotnisku w Malborku. Maszyna sfotografowana podczas prac obsługowych po kolejnych 100 godzinach nalotu. Wiąże się to z demontażem stacji radiolokacyjnej, silników oraz poszczególnych agregatów samolotu. Malbork wrzesień 2008 r.
- [17] MiG „4116” podczas dobiegu na lotnisku w Radomiu. Za sterami samolotu kpt. pil. Krzysztof Stobiecki. Maszyna dzień później, podczas Air Show, wykonała pokaz dynamiczny walki powietrznej z F-16. Sierpień 2009 r.
- [18, 19] MiG-29G „4116” z 41. elt podczas dolotu do lotniska w Mińsku Mazowieckim. Za sterami mjr pil. Artur Kałko.
- [20] Samolot MiG-29G „4116” ląduje na lotnisku w Malborku kursem wschodnim. Pilot wykonał pozorowaną walkę powietrzną z samolotami F-16 osłaniającymi klucz maszyn uderzeniowych Su-22 w ramach comiesięcznych ćwiczeń „Fruit Fly”.
- [21] MiG-29G 2960525106, „4116”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego z Malborka. Maszyna ma osłonę stacji radiolokacyjnej od innego egzemplarza. Marzec 2009 r.
- [22] MiG-29G „4116” podczas powrotu z misji nad Morzem Bałtyckim. Lipiec 2009 r.
- [23] Pilot samolotu „4116” z 41. elt wykonuje start. Dobrze widoczna zamieniona z innym egzemplarzem osłona stacji radiolokacyjnej samolotu. Malbork marzec 2009 r.
- [24] Przygotowanie do startu samolotu „4116” z lotniska w Mińsku Mazowieckim. MiG w maju 2009 r. ponownie otrzymała swoją oryginalną, osłonę stacji radiolokacyjnej. Czerwiec 2009 r.
- [25] MiG-29G „29+04” z JG 73, Laage. Dobrze widoczne ślady eksploatacyjne na górnych częściach kadłuba i stateczników pionowych. Przed przylotem do Polski został poddany zabiegom renowacyjnym. 1996 r.
- [26] MiG-29G „4111” w hangarze podczas przygotowania maszyny do odholowania. Pomimo że lotnisko w Malborku ma schronohangar po użytkowanych samolotach MiG-21, nie są one wykorzystywane do przechowywania maszyn MiG-29, ze względu na małe prześwity pomiędzy ścianami a skrzydłami samolotów. Malbork wrzesień 2005 r.
- [27] MiG „4111” po dwóch miesiącach od wprowadzenia na stan 41. elt otrzymał godło klucza technicznego w postaci „Tonuńskiej Kaczki” trzymającej w dziobie rakietę R-60. Za godłem namalowano sylwetkę dwóch rakiet R-60 po wykonaniu dwóch wylotów na poligon morski koło Ustki i odpaleniu dwóch pocisków do bomby świetnej CP-100.
- [28] MiG-29G podczas przygotowania do prezentacji z okazji oficjalnego przekazania pierwszych 4 samolotów MiG-29 do 41. elt w Malborku. Czerwiec 2005 r.
- [29] MiG-29G, 2960525111, „4111”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego z Malborka. W tej postaci został wycofany ze służby 12 listopada 2006 r. po wylataniu, w polskich barwach, jedynie 28 godzin. Samolot po rozłożeniu części został przetransportowany do Warszawy i ustawiony jako eksponat w Muzeum Wojska Polskiego. Malbork listopad 2006 r.
- [30] Samolot MiG-29G 2960525108 „29+02” na lotnisku w Bydgoszczy 14 kwietnia 2004 r. w dniu przekazania go stronie polskiej. Maszyna nie została wcielona do Polskich Sił Powietrznych i została rozebrana na części. Obecnie płatowiec tego egzemplarza przechowywany jest w schronie na lotnisku w Bydgoszczy, a poszczególne elementy posłużyły jako części zamienne do innych egzemplarzy. Ciekawostką jest fakt, iż samolot był przystosowany do przenoszenia dodatkowych zbiorników paliwa o pojemności 1150 litrów na wewnętrznych pylonach pod skrzydłami.
- [31] MiG-29G „29+05” ląduje na lotnisku w Bydgoszczy, 4 sierpnia 2004 r. Samolot w barwach *Luftwaffe* wylatał 1477 h i 54 min. Po wstępnych pracach sprawdzających został w dniu 2 czerwca 2005 r. przekazany do 41. elt w Malborku.
- [32] MiG-29G 2960525113, „4118”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego z Malborka. W tym malowaniu został wycofany ze służby 15 listopada 2006 r. Samolot do Dębłina przyprowadził lotem ppłk pil. Robert Kozak. Obecnie samolot ten jest pomocą techniczną w Dęblinie.
- [33] MiG-29G „4118” gotowy do prezentacji z okazji oficjalnego przekazania pierwszych samolotów do 41. elt w Malborku. Dobrze widoczny rozkład płam kamuflażowych na górnych powierzchniach skrzydeł i kadłubie. Czerwiec 2005 r.
- [34] Samolot MiG-29G „4118” na płycie lotniska. Malbork wrzesień 2005 r.
- [35] MiG „4118” przygotowany do odholowania po lotach. Na osłonach głównych oraz górnych (pomocniczych) wlotów do silnika widać pomarańczowe zaślepki. Zapobiegają one dostawianiu się ciał obcych podczas przechowywania maszyny w hangarze oraz holowania. Malbork, czerwiec 2005 r.
- [36] MiG-29G „4118” podczas holowania z malarni na próbę statyczną. Większość maszyn zanim trafiła do 41. elt otrzymała na kadłubie godło jednostki malowane w WZL-2 w Bydgoszczy. Maj 2005 r.
- [37] MiG-29G „4118” podczas lotów szkolnych na płycie postojowej malborskiego lotniska. Samolot ten po zakończeniu rezerwu kalendarzowego, nie został skierowany na remont główny i choć mógł służyć kolejne 10 lat został wycofany i został pomocą naukową w Dęblinie. Wrzesień 2005 r.
- [38] Samolot przetransportowany po lotach pod hangar w Malborku. Maszyny przemieszają się za holownikiem dzięki specjalnemu wodzidłu, które montowane jest na sztywno do samochodu holującego. W Malborku do tego typu operacji wykorzystywane są samochody typu Star. Wrzesień 2005 r.
- [39] MiG-29G 2960525114, „29+06” kończy dobieg na lotnisku w Bydgoszczy. Maszynę przyprowadzono do Polski w dniu 11 grudnia 2003 r. Samolot po analizie stanu technicznego nie zakwalifikował się na remont i został wycofany a następnie skanibalizowany. Jego nalot w Niemczech wyniósł 1379 h i 19 minut, co od razu kwalifikowało go do remontu głównego. Po kilku latach postoju samego kadłuba w schronie na terenie lotniska w Bydgoszczy, został częściowo poskładany i przekazany jako eksponat do Chełma do tamtejszej szkoły podstawowej. Bydgoszcz grudzień 2003 r.
- [40, 41, 42] MiG-29G ex-„29+06” po ustawieniu na terenie szkoły podstawowej w Chełmie. Egzemplarz otrzymał fikcyjny numer boczny „2001”. Dodatkowo samolot wyposażono w zbiorniki paliwa o pojemności 1150 litrów pod skrzydłami, a także wyrzutnie MARS-4, od samolotu Lim-6. Maszyny MiG-29, oryginalnie nie były przystosowane do przenoszenia tego zasobnika. Używano nowocześniejszych wyrzutni pocisków niekierowanych z raketami S-8. Chełm 2008 rok.
- [43, 44] MiG-29G „29+07” kończy dobieg na lotnisku w Bydgoszczy 26 września 2003 r. Samolot w barwach niemieckich wylatał 1141 h i 08 minut.
- [45] Samolot MiG-29G na płycie postojowej lotniska w Bydgoszczy. W chwili przyprowadzenia do Polski egzemplarz mógł wykonywać loty jeszcze przez 158 h i 52 minuty, a następnie musiał przejść prace

- remontowe połączone z przedłużeniem rezerwu godzinowego. Bydgoszcz wrzesień 2003 r.
- [44, 45] MiG „4101” podczas kołowania na lotnisku w Mińsku Mazowieckim, skąd wykonywał loty szkoleniowe na poligon Jagodne, obejmujące strzelanie z zasobników B-8 oraz bombardowania za pomocą bomb FAB – 100. Marzec 2007 r. Po powrocie do bazy w Malborku samoloty biorące udział w szkoleniu otrzymały, na stateczniku pionowym, pamiątkowe godło z sylwetką bomby i napisem „Jagodne 07”.
- [48] MiG „4101” wykonuje efektowny manewr nad lotniskiem, za sterami siedzi kpt. pil. Jacek Jastrzębski. Samolot uzbrojony jest w 2 pociski powietrze-powietrze R-60 na zewnętrznych pylonach pod skrzydłami. Malbork sierpień 2007 r.
- [49] MiG-29G „4101” tuż przed przyziemieniem. Pilot wykonał zadanie na poligonie Jagodne, zrzucając z wewnętrznych pylonów dwie bomby FAB-100. Mińsk Mazowiecki marzec 2007 r.
- [50] MiG-29 2960525115, „4101”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego, marzec 2007 r.
- [51] MiG-29 2960525115, „4101”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego, kwiecień 2009 r. Samolot posiada godło „Jagodne 07” oraz drugie godło misji w ramach Polskiego Kontyngentu Wojskowego „Orlik 2”, wykonywanej na terenie Litwy w 2008 r.
- [52] Godło PKW Orlik 2 umieszczone po zewnętrznej stronie lewego statecznika pionowego samolotu MiG-29G „4101”.
- [53] MiG-29G „4101” na lotnisku w Malborku. Maszyna przygotowana jest do wykonania walki szkolnej „jeden na jeden”. Na zewnętrznym pylonie podwieszony jest pocisk szkolny UR-60, który imituje bojową rakietę powietrze-powietrze krótkiego zasięgu R-60. Czerwiec 2009 r.
- [54, 55] MiG-29G „29+08” na lotnisku w Bydgoszczy w chwili przyprowadzenia do Polski. Egzemplarz przystosowany do przenoszenia dodatkowych podskrzydłowych zbiorników paliwa. Samolot, w chwili dostarczenia do Polski, tj. 14 kwietnia 2004 roku posiadał łączny nalot 1269 h i 08 min i został dopuszczona przez stronę niemiecką do lotów na kolejne 320 h. Jednak z powodu znacznego wyeksploatowania i fatalnego stanu technicznego płatowca, egzemplarz zakwalifikowano do wycofania. Kwiecień 2004 r.
- [56] MiG-29G „29+08” podczas strzelania poligonowego z użyciem rakiety R-27. W Polsce od 20 lat na stanie jednostek eksploatujących maszyny MiG-29 są pociski tego typu jednak z braku możliwości odpalenia rakiet średniego zasięgu powietrze-powietrze na terenie naszego kraju, ćwiczenia z użyciem tego uzbrojenia nigdy nie były przeprowadzane.
- [57, 58] MiG-29G „4112” w hangarze technicznym lotniska w Dęblinie. Samolot został przekazany jako pomoc techniczna do Wyższej Szkoły Sił Powietrznych w Dęblinie. Posiada on, w pełni kompletną kabinę pilota, lecz silniki oraz agregaty zostały zdemontowane, 2006 r. Po dwóch latach podczas prac konserwatorskich samolot pozabawiono szachownic. Dęblin 2008 r.
- [59] MiG-29G „4112” na lotnisku w Łasku. Samolot w dniu 16 lipca 2009 r. został przekazany jako eksponat do skansenu znajdującego się na terenie 32. Bazy Lotniczej w Łasku, wrzesień 2009 r.
- [60] MiG-29 2960525118, „4112” zachowany jako pomoc techniczna w szkoleniu inżynierów na lotnisku w Dęblinie, 2006 r.
- [61, 62, 63] MiG-29G „4112” w dniu przygotowywania do transportu z Dębina do Łasku. Samolot rozmontowano i transportem kołowym, na 9 metrowej lawecie, został nocą przywieziony, na lotnisko w Łasku. Dęblin 14 lipiec 2009 r.
- [64] MiG-29G 2960525124 „29+10” z JG 73, Laage w malowaniu okolicznościowym. Malowanie powstało z okazji opuszczenia przez Niemców bazy w USA, w której to szkoli się piloci *Luftwaffe*, marzec 2004 r.
- [65] MiG-29 „29+10” na lotnisku w Bydgoszczy. Samolot posiada malowanie okolicznościowe. W tym malowaniu przyleciał on do Polski w dniu 4 sierpnia 2004 r. Zwracają uwagę dodatkowe zbiorniki paliwa podwieszane pod skrzydłami. W barwach niemieckich samolot spędził w powietrzu 1630 h i 43 min.
- [66] MiG-29G 2960525124, „29+10” JG 73 z Laage w malowaniu okolicznościowym w widoku z góry i dołu. Bydgoszcz 2004 r.
- [67, 68, 69] MiG-29 „29+10 na lotnisku w Bydgoszczy, 4 sierpnia 2004 r. Samolot po wylądowaniu na lotnisku w Bydgoszczy osiągnął łączną ilość lądowań na poziomie 1916. Niestety nie został on zakwalifikowany do remontu i w polskich barwach nie wznosił się już w powietrze.
- [70] MiG-29G 2960525124, „29+10 z JG 73 z Laage w malowaniu okolicznościowym, 2002 r.
- [71] MiG-29G „29+10” podczas lotu nad morzem.
- [72, 73] MiG-29G „4119” po dokładnej analizie technicznej płatowca nie został wcielony do służby w 41. elt. Samolot został wykorzystany jako źródło części zamiennych. Płatowiec pozostał na terenie Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy jako egzemplarz reklamowy. Zdjęcia wykonano w 2008 roku podczas pikniku na lotnisku. Dobrze widoczny biały numer taktyczny oraz emblemat WZL-2 pod kabiną pilota, maj 2008 r.
- [74] Statecznik pionowy samolotu „4119”. Dobrze widoczne trzy odcienie szarości. Samolot otrzymał eksperymentalne malowanie, które jednak nie zostało zaakceptowane.
- [75] MiG-29G 2960525124 „4119”. Pod kabiną widoczny emblemat Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy. Zwraca także uwagę biały numer taktyczny. Bydgoszcz, maj 2008 r.
- [76] MiG-29G „4119” prezentowany podczas pikniku na terenie Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy, maj 2008 r.
- [77] MiG-29G „29+12” podczas transportu na terenie Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy, sierpień 2004 r.
- [78] MiG-29G „29+12” ląduje na lotnisku w Bydgoszczy, 4 sierpnia 2004 r. Samolot po dokładnym przeglądzie został zakwalifikowany do służby w 41. elt w Malborku.
- [79] MiG-29G „4113” kołuje po płycie lotniska w Dęblinie. Samolot brał udział w ćwiczeniach „ZLOT-06” w maju 2006 roku.
- [80] MiG-29G „4113” podczas oficjalnej prezentacji poniemieckich maszyn na lotnisku w Malborku, czerwiec 2005 r. Samolot otrzymał godło 41. elt pod kabiną po obu jej stronach, jeszcze podczas przeglądu w WZL-2 w Bydgoszczy.
- [81] MiG-29G „4113” po próbie silników na terenie Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy. Podczas służby w Niemczech wylatał łącznie 1327 godzin. Pozytywny wynik przeglądu struktury płatowca pozwolił na wcielenie samolotu do 41. elt. Bydgoszcz kwiecień 2005 r.
- [82] Samolot „4113” na płycie postojowej lotniska w Malborku. Pod skrzydłem dobrze widoczne dwa pylony przeznaczone do przenoszenia uzbrojenia ziemia-powietrze, np. zasobników raketowych B-8 z pociskami niekierowanymi S-8 lub bomb konwencjonalnych FAB o wagomiarze 100 – 500 kg.
- [83] MiG-29G 2960525132, nr boczny „4113”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego Malbork, czerwiec 2005 r.
- [84] MiG-29G „4113” na centralnej płycie postojowej lotniska w Malborku podczas lotów szkolnych, wrzesień 2006 r.
- [85] MiG-29 2960525132, nr boczny „4113” z 41. elt po dostarczeniu do Malborka, czerwiec 2005 r. Dobrze widoczne różnice w kamuflażu przed i po remoncie – patrz zdjęcie.
- [86] MiG-29G „4113” po remoncie głównym przeprowadzonym w okresie 10.11.2006 – 09.11.2007 r. w WZL-2 w Bydgoszczy. Samolot sfotografowany podczas lotów szkolnych w dniu 08 czerwca 2009 r. na lotnisku w Malborku.
- [87] MiG-29G „4113” z 41.elt podczas lądowania na lotnisku w Mińsku Mazowieckim. Samolot uzbrojony w 2 pociski powietrze-powietrze średniego zasięgu R-73 i dwa pociski krótkiego zasięgu R-60. Za sterami samolotu płk. pil. Mariusz Biajgo – dowódca malborskiej eskadry, październik 2008 r.
- [88] Moment przyziemienia samolotu MiG-29G „4113” na lotnisku w Malborku. Czerwiec 2009 r.
- [89] Start MiG-29G „4113” z lotniska w Malborku, czerwiec 2009 r. Za sterami samolotu kpt. pil. Jacek Marciniak.
- [90] MiG-29G „4113” skraca dobieg za pomocą spadochronu hamującego. Mińsk Mazowiecki, sierpień 2009 r.
- [91] Samolot „4113” na lotnisku w Mińsku Mazowieckim podczas przebazowania z okazji międzynarodowych pokazów lotniczych „Air Show 2009” w Radomiu. Tego dnia pogoda nie pozwalała na wykonanie porannego treningu w ramach przygotowań do pokazów. Sierpień 2009 r.
- [92, 93] MiG-29G „29+14” podczas lądowania na lotnisku w Bydgoszczy, 14 kwietnia 2004 r. Samolot wykonał wtedy ostatnie lądowanie, ponieważ po analizie płatowca przeprowadzonej w WZL-2 w Bydgoszczy samolot nie został zakwalifikowany do remontu i tym samym odsunięto go od służby w Malborku. Łącznie maszyna wylatała 1680

## Polish Wings

- godzin i wykonała 1963 szczęśliwych lądowań, kwiecień 2004 r.
- [94] MiG-29G 2960525800, „4114” został przetransportowany do Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie gdzie służy jako pomoc naukowa, 24 października 2007 r.
- [95] Samolot „4114” przed hangarem WAT w Warszawie. Bemowo listopad 2007 r.
- [96] MiG-29G „29+16” podczas lądowania na lotnisku w Bydgoszczy, 26 września 2003 r. Egzemplarz w barwach niemieckich wylatał łącznie 1293 godzin i wykonał 1573 lądowań.
- [97] MiG-29G „29+16” na płycie postojowej bydgoskiego lotniska. Samolot ze względu na stosunkowo mały nalot po wstępnych oględzinach zakwalifikowany został do dalszej służby.
- [98, 99, 100] MiG-29G „4103” na lotnisku w Mińsku Mazowieckim podczas ćwiczeń. W tym dniu piloci wykonywali ataki na cele naziemne na poligonie Jagodne z użyciem działka pokładowego oraz bomb FAB-100, marzec 2007 r.
- [101] MiG-29G 2906526301, „4103”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego z Malborka. Na stateczniku pionowym okolicznościowe godło po ćwiczeniach na poligonie Jagodne w marcu 2007 r. Na lewym wlocie do silnika, godło malowane wcześniej na maszynach MiG-21 „Toruńska Kaczka”.
- [102, 103] MiG-29G „4103” w hangarze lotniczym na lotnisku w Malborku. Samolot przygotowany do transportu na miejsce postojowe, w drugiej części lotniska. Warto zwrócić uwagę, że pomimo kilku prób usystematyzowania malowania wszystkich maszyn MiG-29 w Polsce, jak do tej pory każda maszyna posiada inny, często zgoła odmienny kamuflaż na całej powierzchni samolotu, czerwiec 2009 r.
- [104] MiG-29G „29+17” skracając dobieg za pomocą spadochronu hamującego na lotnisku w Bydgoszczy. Zdjęcie wykonano we wrześniu 2003 r.
- [105] Wszystkie samoloty MiG-29 w Polsce posiadają, przed wiatrochronem, czarny panel przeciwodblaskowy, która zapobiega odbijaniu się promieni słonecznych od powierzchni kadłuba.
- [106] MiG-29G „4104” przygotowany do transportu, do schronu, po odbytych lotach poligonowych na lotnisku w Mińsku Mazowieckim. Egzemplarz został wpisany na stan 41. elt z Malborka 15 września 2006 r. Na lotnisko w Malborku dotarł dopiero 4 dni później przetransportowany przez mjr. pil. Leszka Błacha. Mińsk Mazowiecki. Zdjęcie wykonano w marcu 2007 r.
- [107] MiG-29G 2906526302, „4104”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego. Malbork luty 2007 r.
- [108] MiG-29G „4104” z 41. elt na lotnisku w Mińsku Mazowieckim. Samolot jest obsługiwany przez techników, którzy odtwarzają gotowość bojową przed kolejnym wylotem na poligon Jagodne, marzec 2007 r.
- [109] Przelot maszyny „4104” nad lotniskiem w Mińsku Mazowieckim. Pilot po starcie wykonał nawrót i ponownie przeleciał z dużą prędkością nad pasem startowym. Pod lewym skrzydłem widoczna bomba FAB-100. Mińsk Mazowiecki, marzec 2007 r.
- [110] Zbliżenie lewego wlotu powietrza do silnika. Za numerem bocznym widoczne godło klucza technicznego 41.elt „Toruńska Kaczka” oraz upamiętnienie odpalenia rakiet do celu powietrznego CP-100 na poligonie morskim koło Ustki. Powyżej symbol rakiety S-8 oraz symbol pocisków do działka pokładowego. Jest to pamiątka po lotach na poligonie Nadarzyce. Malbork, marzec 2008 r.
- [111] MiG-29 „4104” w chwili startu. Samolot pilotowany przez dowódcę 41.elt w Malborku ppłk pil. Mariusza Białę. Mińsk Mazowiecki, kwiecień 2007 r.
- [112] MiG-29 „4104” skracając dobieg za pomocą spadochronu hamującego. „4104” uzbrojona jest w dwa pociski powietrze - powietrze R-73 i dwa pociski R-60. Mińsk Mazowiecki, kwiecień 2009 r.
- [113] MiG-29G 2906526302, „4104”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego z Malborka. Obok godła 41. elt oraz emblematu Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy, pamiątka po odbytych ćwiczeniach na poligonie Jagodne w marcu 2007 oraz godło po odbytej misji „Air Policing” w litewskiej bazie Szawle w 2008 r. Obok zbliżenie na godło Polskiego Kontyngentu Wojskowego „Orlik-2” z 2008 roku.
- [114] Samolot „4104” podczas powrotu z patrolu przeprowadzonego w północno-wschodnich rejonach Polski. Samolot uzbrojony w 2 pociski powietrze-powietrze średniego zasięgu R-73 i 2 pociski krótkiego zasięgu R-60. Marzec 2009 r.
- [115] Pilot kpt. Mirosław Zima wykonuje zwrot samolotem „4104” i podchodzi do lądowania w Mińsku Mazowieckim. Sierpień 2009 r.
- [116] Widok na statecznik pionowy samolotu „4104”. Dobrze widoczne godła i emblematy. Malbork, wrzesień 2009 r.
- [117] Próba silnika samolotu „4104” na chwilę przed startem. Pilot trzymając samolot na hamulcu zwiększa do maksimum obroty silników. W kabinie mjr pil. Artur Kałko. Mińsk Mazowiecki sierpień 2009 r.
- [118] MiG-29G „29+18” w hangarze technicznym Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy. Samolot po dostarczeniu i dokładnym sprawdzeniu został zakwalifikowany do remontu. W Niemczech wylatał 1328 godzin, wrzesień 2004 r.
- [119] Start samolotu „4120” z 41. elt do misji przechwycenia w ramach ćwiczeń „Fruit Fly”. Malbork, wrzesień 2007 r.
- [120] Efektowny przelot nad lotniskiem w Malborku wykonuje dowódca 41. elt ppłk pil. Mariusz Biały. Dobrze widoczny jest kamuflaż samolotu na górnych powierzchniach kadłuba oraz skrzydeł. Malbork, maj 2008 r.
- [121] MiG-29G, 2906526310, „4120”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego. Malbork, wrzesień 2007 r.
- [122] MiG-29G „4120” na płycie postojowej malborskiego lotniska. Technicy sprawdzają po locie górne powierzchnie płatowca oraz stery kierunku, październik 2007 r.
- [123] MiG-29G 2906526310, „4120”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego. Na lewym stateczniku pionowym widoczne jest godło PKW „Orlik-2”, w którym uczestniczył w 2008 r.
- [124] MiG-29G „4120” podczas wykonywania lądowania na lotnisku w Malborku. Samolot uzbrojony w dwa pociski powietrze – powietrze R-73, wrzesień 2008 r.
- [125] MiG-29G „4120” podczas wykonywania ciasnego zakrętu z dużą prędkością nad poligonem. Na powierzchniach skrzydeł widać smugi kondensacyjne. W kabinie mjr pil. Artur Kałko. Jagodne październik 2008 r.
- [126] MiG-29G „4120” startuje do lotu ćwiczebnego. Mińsk Mazowiecki sierpień 2009 r.
- [127] MiG-29G „4120” oczekuje na wylot. Samolot jest uzbrojony w dwie bomby FAB-100. Na pierwszym planie widoczne bomby na wózku transportowym. Zdjęcie wykonano przed wylotem pilotów 41. elt z Malborka na ćwiczenia na poligonie Nadarzyce. Malbork wrzesień 2009 r.
- [128] Samolot „29+20” podczas międzynarodowych pokazów w Radomiu w 2003 r.
- [129] Samolot „29+20” ląduje na lotnisku w Bydgoszczy, 4 sierpnia 2004 roku. Ciekawostką jest fakt, że samolot w chwili przekazania do Polski miał okolicznościowe malowanie. W Niemczech ten MiG wylatał łącznie 1621 godzin i wykonał 2010 lądowań.
- [130] Samolot „29+20” na płycie lotniska w Bydgoszczy. Po przyprowadzeniu do Polski teoretycznie samolot mógł latać do 2010 roku, jednak ze względu na stosunkowo duży nalot zdecydowano się na kolejne prace remontowe. Wrzesień 2004 r.
- [131] MiG-29G 2906526310, „29+20” z JG73. Malowanie okolicznościowe. Bydgoszcz 2004 r.
- [132] MiG-29G „29+20” przed hangarem remontowym Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy. Zauważalne różnice odcieni koloru czarnego na statecznikach pionowych samolotu. Ciemniejszy kolor to poprawki wykonane w niemieckiej bazie Laage. Wrzesień 2004 r.
- [133] MiG-29G „4121” kołuje z miejsca postojowego malborskiego lotniska. Maszyna przyleciała z WZL-2 z Bydgoszczy do 41. elt 9 czerwca 2006 r. Zdjęcie wykonano we wrześniu 2007 r.
- [134] MiG-29G „4121” kołuje po wykonaniu zadania w ramach comiesięcznych ćwiczeń „Fruit Fly”. W tle stoją samochody zabezpieczające loty w 41. elt. Malbork, wrzesień 2007 r.
- [135] Samolot „4121” po zakończeniu lotów. Technicy przygotowują maszynę do holowania. Październik 2007 r.
- [136, 137, 138, 139, 140, 141] MiG-29G „4121” w hangarze technicznym na lotnisku w Malborku. Widoczne szczegóły kamuflażu wewnętrznych i zewnętrznych powierzchni usterzenia pionowego, poziomego oraz górnych powierzchni skrzydeł i kadłuba, lipiec 2008 r.
- [142] MiG-29G 2906526319, „4121” z 41. eskadry lotnictwa taktycznego. Malbork, wrzesień 2007 r.
- [143] Godło 41. eskadry lotnictwa taktycznego, za numerem bocznym namalowane godło klucza technicznego „Toruńska Kaczka”.

- [144] Czynności obsługowe samolotu „4121” po zakończeniu lotów. Przygotowania maszyny do holowania. Październik 2007 r.
- [145] MiG-29 „4122” na płycie lotniska w Malborku. Samolot przed misją na przechwycenie celu powietrznego z użyciem szkolnego pocisku rejestrującego cel UR-73. Malbork sierpień 2007 r.
- [146] Ten sam egzemplarz uzbrojony w pocisk szkolny UR-60. Pocisk szkolny tego typu pozwala na przechwycenie celu powietrznego podczas manewrowej walki powietrznej na bliskiej odległości. Malbork, wrzesień 2007 r.
- [147] Godło w formie naklejki przygotowane na coroczny ZLOT Dowódców w 2006 roku. „4122” był samolotem zapasowym. Ostatecznie na ćwiczenia poleciał egzemplarz „4113”, a emblemat nie został zaprezentowany szerszej publiczności. Malbork, czerwiec 2006 r.
- [148] Zbliżenie na otwarte luki techniczne podczas przeglądu maszyny „4122”. Hangar na lotnisku w Malborku.
- [149] MiG-29G 2960526319, „4122”, 41. eskadra lotnictwa taktycznego. Malbork, wrzesień 2007 r.
- [150] MiG-29GT „4123” na płycie malborskiego lotniska. Samolot gotowy do wylotu nocnego na przechwycenie. Pod skrzydłem widoczny pocisk szkolny UR-60, sierpień 2009 r.
- [151] MiG-29UB „15” z 1. elt. Maszyna powraca z Malborka do macierzystej bazy w Mińsku Mazowieckim. Listopad 2007 r.
- [152] Samolot MiG-29UB „15” na lotnisku 1.PLM. Maszyna w kamuflażu fabrycznym. Mińsk Mazowiecki 1990 r.
- [153] W trakcie eksploatacji na powłoce lakierniczej „15” pojawiły się liczne uzupełnienia kamuflażu na kadłubie, statecznikach pionowych oraz na krawędziach natarcia skrzydeł. 1. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego - Krzesiny, wrzesień 1997 roku
- [154] Samolot „15” podczas startu z lotniska w Mińsku Mazowieckim. Widoczne ślady po uzupełnieniach malowania na przodzie kadłuba i statecznikach pionowych. W ten sposób technicy pokryli ubytki kamuflażu, który uległ zniszczeniu w wyniku długotrwałej eksploatacji. Październik 1997 r.
- [155] MiG-29UB N50903014615, „15” z 1. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Samolot w kamuflażu fabrycznym. Mińsk Mazowiecki 1991 r.
- [156] MiG-29UB N50903014615, „15”. 1. eskadra lotnictwa taktycznego. Samolot w kamuflażu po remoncie trwającym od 17 lutego 1998 do 26 marca 1999 r. Mińsk Mazowiecki 2006 r.
- [157] MiG-29UB „15” przed kolejnym lotem. Malbork, wrzesień 2006 r.
- [158] Maszyna MiG-29UB z 1. elt kołuje na pas startowy lotniska w Mińsku Mazowieckim. Za sterami samolotu por. pil. Cezary Lesiński i kpt. pil. Piotr Iwazko. Samolot posiada zasobnik B-8 z niekierowanymi raketami S-8, październik 2008 r.
- [159, 160, 161, 162, 163] Bez wątplenia najciekawszym godłem jakie pojawiło się na szkolnym MiG-u-29 jest godło „kościuszkowskie”. W maju 2009 r. grupa pasjonatów lotnictwa m.in. R. Gretzyngier i W. Matusiak, dzięki wsparciu redakcji miesięcznika „Lotnictwo” uzyskała zgodę od dowódcy Sił Powietrznych na ozdobienie jednego z samolotów 1. elt z Mińska Mazowieckiego powiększoną wersją godła kościuszkowskiego. Godło jest wierną kopią odznaki kościuszkowskiej i godła stosowanego na samolotach eskadry pod kabiną pilotów od 2006 r. Chodziło o uczczenie 90-lecia odznaki, zaprojektowanej w 1919 r., oraz 70-lecia Dywizjonu 303, którego samoloty z taką właśnie odznaką broniły Londynu podczas Bitwy o Anglię. Naniesienie godła zbiegło się także z 20. rocznicą wprowadzenia na wyposażenie polskiego lotnictwa wojskowego samolotów MiG-29. Do malowania wytypowano dwa samoloty, jednak po konsultacjach stwierdzono, że najlepszym samolotem będzie maszyna dwumiejscowa o numerze taktycznym 15. W procesie nanoszenia godła obok pomysłodawców uczestniczyli także: P. Abraszek, P. Bondaryk oraz A. Bąk, a także specjalista-lakiernik P. Janik.
- [164] MiG-29UB N50903014615, „15”. 1. eskadra lotnictwa taktycznego. Malowanie okolicznościowe - „Kościuszkobadge”. Mińsk Mazowiecki, czerwiec 2009 r.
- [165] Premierowy pokaz MiG-29UB „15” z 1. eskadry lotnictwa taktycznego w malowaniu okolicznościowym podczas pokazu w Góraszce 6 czerwca 2009 r. MiG 29 UB pilotowany przez dowódcę 1. elt ppłk pil. Roberta Kozaka i kpt. pil. Piotra Iwazkę wykonał nad Góraszka wiązanek figur, złożoną m.in. ze zwrotów bojowych, pętli, beczek oraz ósemek. Na koniec piloci myśliwca wykonali nad Góraszka symulowane podejście do lądowania.
- [166] MiG-29UB „15” po ukończeniu prac malarskich w schronohangarze. Mińsk Mazowiecki, 6 czerwca 2009 r.
- [167] Start MiG-29UB „15” do lotu szkolnego. Użycie dopalania w samolocie podczas startu powoduje skrócenie rozbiegu samolotu o 1/3. Mińsk Mazowiecki, listopad 2009 r.
- [168] Nowe godło 4 klucza 1. elt: czerwony „Diabeł Boruta” trzymający widły z wpisana rzymska czwórka. Godło powstało pod koniec 2009 r. Istnieje w dwóch wersjach różniących się nieznacznie między sobą. Malowane na dwumiejscowych MiG-ach 299 o numerach: 15, 28 i 42. Twórcami godła są technicy eskadry: plut. A. Wąsowski, st. plut. P. Świdorski, kpr. K. Kuźnicki, sierż. W. Nasitowski, chor. P. Cenzora, których zainspirowało nazwisko ich przełożonego kpt. M. Boruty.
- [169] Przygotowania do lotu samolotu „15”. Technicy sprawdza górne powierzchnie kadłuba oraz skrzydeł. Na stateczniku godło - „Diabeł Boruta”. Mińsk Mazowiecki, luty 2010 r.
- [170, 171, 172, 173, 174] MiG-29UB w różnych ujęciach na pokazach *Luchtmachttagen* („Dni Wojsk Lotniczych”) w Holandii w bazie Volkel. Za sterami samolotu ppłk pil. Robert Kozak 26 czerwca 2009 r.
- [174, 175] MiG-29UB „4401” z 1 Dywizjonu 11 Pułku Myśliwskiego, Żatec, Czechy. Przekazania stronie polskiej. Samolot posiada „tygrysi akcent”. Mińsk Mazowiecki, grudzień 1995 r.
- [176] MiG-29UB „28” w „czeskim” kamuflażu i w polskich barwach. Samolot holowany jest do schronohangaru po lotach szkolnych. Mińsk Mazowiecki 1997 r.
- [177] MiG-29UB N50903014528, „28”. 1. eskadra lotnictwa taktycznego. Pod kabiną żółte oznaczenia foteli katapultowych. Mińsk Mazowiecki, czerwiec 1997 r.
- [178] MiG-29UB „28” startuje z macierzystego lotniska w Mińsku Mazowieckim. Samolot po remoncie głównym wykonanym w okresie od 30 grudnia 1998 do 25 lutego 2000 r. w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy. Październik 2004 r.
- [179] MiG-29UB „28” na płycie postojowej lotniska w Łasku. Maszyna brała udział w ćwiczeniach „Strike Eagle Falcon”. Wrzesień 2004 r.
- [180] MiG-29UB „28” z 1.elt na lotnisku w Łasku. Samolot wraz z innymi maszynami MiG-29 brał udział w ćwiczeniach z samolotami F-16 Gwardii Narodowej USA. Wrzesień 2004 r.
- [181] Start z lotniska w Mińsku Mazowieckim. Samolot pilotują kpt. pil. Tadeusz Grzeszuk i por. Bartosz Kida. Lipiec 2009 r.
- [182] Ostatnie czynności przedstartowe. Załoga: por. pil. Cezary Leśniewski oraz pilot-instruktor kpt. pil. Grzegorz Czubski. Mińsk Mazowiecki, sierpień 2009 r.
- [183] Pilot samolotu kpt. Adrian Rojek kołuje po wykonaniu zadania szkoleniowego. Mińsk Mazowiecki, wrzesień 2009 r.
- [184] MiG-29UB N50903014528, „28”. 1. eskadra lotnictwa taktycznego. Malowanie poremontowe wykonane (30/12/1998 - 25/2/2000) w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy. Mińsk Mazowiecki, październik 2004 r.
- [185] MiG-29UB „28” na lotnisku w Krzesinach w trakcie ćwiczeń „ZLOT-09”. Listopad 2009 r.
- [186] MiG-29UB N50903014528 „28”. 1. eskadra lotnictwa taktycznego. Samolot posiada czerwone godło „Diabła Boruty” z namalowanym w kolorze żółtym oznaczeniem IV klucza. Mińsk Mazowiecki luty 2010 r. Na powiększeniu szczegółu godła oraz znak zakładów WZL-2 w Bydgoszczy.
- [187] Przygotowanie do lotu na lotnisku w Mińsku Mazowieckim, luty 2010 r.
- [188, 189, 190] MiG-29UB „42” w malowaniu fabrycznym w lotu na małej wysokości nad lotniskiem w Mińsku Mazowieckim. Za sterami samolotu mjr pil. Ireneusz Piasecki, lipiec 1990 r. [190] Ten sam MiG-29UB na płycie lotniska w Mińsku Mazowieckim.
- [191, 192] Kołowanie i start z użyciem dopalania „42” z lotniska w Dęblinie podczas ćwiczeń. Sierpień 2003 r.
- [193] MiG-29 UB „42” kołuje po lotnisku w Mińsku Mazowieckim. Za sterami kpt. pil. Andrzej Ościłowski i kpt. pil. Jan Kaczor. Piloci startują do misji nad Morzem Bałtyckim. Październik 2007 r.
- [194, 195, 196] MiG-29 „42” z 1.elt po remoncie głównym wykonanym w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy w okresie od 26 września 2008 do 7 grudnia 2009 r. Maszyna w trakcie próbnego uruchomienia po naprawie gwarancyjnej przez specjalistów z WZL-2 z Bydgoszczy. Mińsk Mazowiecki, grudzień 2009 r.

## Polish Wings

- [197] MiG-29UB „42” z 1.elt na lotnisku w Malborku. Za sterami samolotu kpt. pil Grzegorz Czubski i gen. pil. Stefan Rutkowski. Maj 2010 r.
- [198] MiG-29UB „42” przed startem na ćwiczebną walkę powietrzną „dwa na jeden” w rejonie Elbląga. Malbork czerwiec 2010 r.
- [199] Start samolotu „42” z użyciem dopalania. W kabinie: por. pil. Marcin Złotoucho i kpt. pil Grzegorz Czubski. Malbork czerwiec 2010 r.
- [200] MiG-29UB N50903014642, „42”. 1.eskadra lotnictwa taktycznego. Samolot w lutym 2010 r. otrzymał, u podstawy statecznika pionowego, godło „Diabła Boruty” podobnie jak dwa pozostałe samoloty dwumiejscowe MiG-i UB mińskiej eskadry. W przypadku samolotu „42” „IV” ma kolor zielony. Mińsk Mazowiecki, luty 2010 r.
- [201, 202, 203] Start samolotu „42” z lotniska w Malborku. Maj 2010 r. Obok szczególnie godła malowanego na tym egzemplarzu. Patrz także strona 68.
- [204] MiG-29UB „64” w locie na dużej wysokości. 1997 r.
- [205] MiG-29UB „64” startuje na przechwycenie. Pod lewym skrzydłem rakiet szkolna UR-73. Mińsk Mazowiecki, wiosna 1998 r.
- [206] MiG-29UB sfotografowany z holenderskiego F-16 w locie nad morzem. 1998 r.
- [207] MiG-29UB N50903014664, „64”. 1. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Samolot w malowaniu fabrycznym. W tylnej części płatowca namalowano biały pas z okazji ćwiczeń „Orli Szpon 97”. Mińsk Mazowiecki, wrzesień 1997 r.
- [208] MiG-29 „64” kołuje po lotnisku w Krzesinach. W kabinie kpt. pil. Tadeusz Grzeszuk. Poznań wrzesień 1997 r.
- [209] MiG-29UB „64” po odtworzeniu gotowości bojowej przygotowany jest do kolejnego wylotu. Poznań - Krzesiny wrzesień 1997 r.
- [210] Samolot „64” w hangarze technicznym WZL nr 2 w Bydgoszczy, podczas prac remontowych, wrzesień 2000 r.
- [211] MiG-29UB „64” holowany pomiędzy hangarami Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2. Bydgoszcz 2000 r.
- [212] MiG-29UB „64” opuszcza pas po lądowaniu. Samolot w malowaniu poremontowym. Mińsk Mazowiecki październik 2003 r.
- [213] Zbliżenie na kabinę samolotu „64”. W pierwszej kabinie ppłk dr pil. Jan Rajchel, za nim ppłk pil. Stefan Rutkowski. Mińsk Mazowiecki, październik 2003 r.
- [214] MiG-29UB „64” przygotowany do lotów nad poligonem. Mińsk Mazowiecki, kwiecień 2006 r.
- [215] Płyta postojowa lotniska w Mińsku Mazowieckim. Na pierwszym planie MiG-29UB „64” przygotowany do lotów. Wrzesień 2008 r.
- [216] Zbliżenie na przód samolotu „64”. Widoczna poprawka malowania, przypominająca „uśmiech”. Mińsk Mazowiecki, październik 2008 r.
- [217] Przygotowanie do startu samolotu MiG-29UB „64”. W kabinie kpt. pil. Piotr Iwaszko i por. pil. Michał Popławski. Mińsk Mazowiecki, sierpień 2008 r.
- [218] MiG-29UB „64” na płycie postojowej lotniska w Mińsku Mazowieckim. Samolot przygotowany do lotu nocnego. Styczeń 2009 r.
- [219, 220, 222] Zbliżenia na napisy okolicznościowe techników oraz pilotów. Lipiec 2009 r.
- [221] MiG-29UB „64” został wycofany ze służby 30 czerwca 2009 r. W dniu 25 czerwca samolot wykonał ostatni lot z załogą mjr pil. Antoni Czerniec i ppor. Paweł Czajka. Po zakończeniu rezerwu kalendarzowego i godzinowego lotem technicznym samolot przeleciał 13 lipca 2009 r. do Dębłina, gdzie służy jako pomoc dydaktyczna. Na zdjęciu w hangarze na lotnisku w Dęblinie.
- [223] MiG-29GT „29+22” na płycie postojowej lotniska w Bydgoszczy w dniu przylotu – 11 grudnia 2003 r.
- [224] Samolot „29+22” kołuje po lotnisku w Bydgoszczy w grudniu 2003 roku. Maszyna po wylataniu w barwach Niemczech. 1195 godzin została przez specjalistów polskich zakwalifikowana do remontu głównego, po którym trafiła na stan 41. elt w Malborku.
- [225] Płyta postojowa lotniska w Radomiu MiG-29GT „4110” po odtworzeniu gotowości bojowej przygotowany jest do kolejnego wylotu, wrzesień 2009 r.
- [226] Efektowny start MiG-29GT „4110” z lotniska w Malborku. Za sterami samolotu mjr pil. Leszek Błach i kpt. pil. Jacek Jastrzębski, październik 2009 r.
- [227] Ppłk pil. Robert Kozak kołuje na kontrolę przedstartową na lotnisku w Malborku. Maj 2009 r.
- [228] Start samolotu MiG-29GT „4110” z 41. elt z Malborka. Październik 2009 r.
- [229] MiG-29GT N50903006448 „4110” z 41. eskadra lotnictwa taktycznego. Malbork, październik 2007 r.
- [230] MiG-29GT „29+23” ląduje na lotnisku w Bydgoszczy 4 sierpnia 2004 r. Samolot w barwach niemieckich wylatał łącznie 1497 godzin i wykonał 2521 lądowań.
- [231] Samolot „4115” na lotnisku Malborku w dniu oficjalnego przekazania na stan 41. elt. Inauguracyjny lot wykonali ówczesny dowódca malborskiej eskadry ppłk pil. Robert Dziadzykowski, oraz były dowódca 1 elt z Mińska Mazowieckiego ppłk pil. Stefan Rutkowski. Czerwiec 2005 r.
- [232] MiG-29GT na lotnisku w Malborku. Piloci wykonują próbę silników RD-33. Marzec 2006 r.
- [233] MiG-29GT N50903006526 „4115”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego. Malbork, marzec 2006 r.
- [234] Pierwszy oficjalny start samolotu MiG-29GT „4115” z lotniska w Malborku w barwach 41. elt, czerwiec 2005 r.
- [235] MiG-29GT „4115” z 41. elt na płycie postojowej lotniska w Malborku. Lipiec 2005 r.
- [236] MiG-29GT podczas odtwarzania gotowości bojowej po locie. Malbork, marzec 2006 r.
- [237] Start MiGa-29GT z lotniska w Malborku. Za sterami dowódca 41. elt ppłk pil. Robert Dziadzykowski oraz kpt. pil. Jacek Matysiak. Kwiecień 2006 r.
- [238] MiG-29GT „29+24” na płycie postojowej lotniska w Bydgoszczy 26 września 2003 r.
- [239] Samolot „4105” startuje z lotniska w Mińsku Mazowieckim. Za sterami por. Jarosław Zawada i kpt. pil. Mirosław Zima. Lot na przechwycenie „wrogiemu” samolotu TS-11 Iskra „1722” pilotowanego przez kpt. pil. Jacka Jastrzębskiego. Październik 2007 r.
- [240] Samoloty z 41. elt na płycie postojowej lotniska w Mińsku Mazowieckim. Na pierwszym planie MiG-29GT „4105”. Samoloty przygotowane do wylotu na poligon z bombami FAB-100. Marzec 2007 r.
- [241] MiG-29GT N50903006604 „4105”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego. Mińsk Mazowiecki, marzec 2007 r.
- [242] MiG-29 „4105” na płycie postojowej lotniska w Mińsku Mazowieckim. Marzec 2007 r.
- [243] MiG-29GT „29+25” ląduje na lotnisku w Bydgoszczy w dniu 4 sierpnia 2004 r. Samolot w barwach niemieckich spędził w powietrzu 1378 godzin. Po przeglądzie technicznym egzemplarz został zakwalifikowany do remontu głównego. Sierpień 2004 r.
- [244] Start samolotu „4123” z lotniska w Mińsku Mazowieckim, marzec 2007 r.
- [245] Samolot „4123” kołuje do lotu na poligon Jagodne. Załoga: kpt. pil. Mirosław Zima i kpt. pil. Łukasz Marciniak. Zadanie: atak na cel naziemny z użyciem działka pokładowego. Mińsk Mazowiecki, marzec 2007 r.
- [246] MiG-29GT N50903011408 „4123”. 41. eskadra lotnictwa taktycznego. Mińsk Mazowiecki, październik 2009 r.
- [247] Start samolotu MiG-29GT N50903011408 „4123”. Za sterami por. pil. Marcin Złotoucho i kpt. pil. Grzegorz Czubski. Malbork sierpień 2009 r.
- [248, 249, 250, 251] Wnętrze pierwszej kabiny samolotu MiG-29UB N50903014528 „28”. z 1.elt z Mińska Mazowieckiego. Październik 2009 r.
- [252, 253, 254, 255] Wnętrze drugiej kabiny MiG-29UB „28”. z 1.elt z Mińska Mazowieckiego. Październik 2009 r.
- [256] Widok na pierwszą kabinę samolotu MiG-29UB nr „64” z 1. elt z Mińska Mazowieckiego. Październik 2006 r.