

MiG-29 jest obecnie jedynym samolotem myśliwskim przeważącej powietrznej produkcji rosyjskiej pozostającym na wyposażeniu Sił Powietrznych RP.

Jest to także jedyny bojowy samolot myśliwski produkcji rosyjskiej, który pozostaje obecnie na wyposażeniu kilku państw należących do NATO.

Pod koniec lat osiemdziesiątych i na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia zastąpił wysłużone i mało skuteczne na współczesnym polu walki samoloty MiG-21 i nieco młodsze MiG-23.

Nowy myśliwiec miał stać się przeciwwagą dla amerykańskiego F-16 Fighting Falcon, wchodzącego wówczas na wyposażenie lotnictwa sojuszu północnoatlantyckiego.

Pierwsze wstępne negocjacje dotyczące zakupu nowych samolotów dla polskiego lotnictwa odbyły się w dniach 23-26 października 1985 roku. Polska delegacja, której przewodniczył Szef Techniki Lotniczej gen. Mieczysław Sikorski została zaproszona do Moskwy, a następnie odwiedziła lotnisko Kubinka, gdzie przygotowano prezentację. Na spotkaniu strona polska określiła także potrzeby, które mówiły o zakupie co najmniej 36 maszyn bojowych i 6 szkolnych. Nowe samoloty miały trafić do Polski do końca 1995 roku zasilając trzy pułki lotnictwa myśliwskiego.

W lipcu 1987 roku MON złożyło oficjalne zamówienie na 9 samolotów w wersji 9-12A i 3 szkolno-bojowe w wersji 9-51A. Po dostarczeniu dokumentacji umowę podpisano w marcu 1989 roku. Dostarczenie MiGów-29 do Polski stało się faktem, dlatego jesienią 1988 roku wytypowano grupę 20 pilotów z 1. PLM, którzy mieli przejść wstępną selekcję do przeszkolenia na nowy typ samolotu. Zaden z nich nie wiedział jednak na jakim typie samolotu będzie w przyszłości latał. Z dostępnych informacji wynikało, że szkolenie miało przygotować wytypowany personel lotniczy do lotów na samolotach określanych wówczas jako „wysokomanewrowe”.

Selekcja była prowadzona niezwykle skrupulatnie. Lekarze wytypowali tylko tych kandydatów, którzy byli w stanie wytrzymać przez 30 sekund przeciążenie 8g. Po kolejnych testach ostatecznie wytypowano 12 najlepszych pilotów, wśród których znaleźli się płk Jerzy Pacześniak, ppłk Zenon Kida, mjr Ryszard Bruździak, mjr Czesław Ciodyk, kpt. Ireneusz Piasecki, por. Zdzisław Lackowski, kpt. Kazimierz Michalik, por. Henryk Chojuj, por. Waldemar Łubowski, kpt. Marian Zięba, por. Wiesław Rec oraz por. Jacek Wojtaszyk. 28 lutego 1989 roku na pokładzie rosyjskiego wojskowego samolotu Il-18 grupa pilotów i personelu naziemnego została przetransportowana do miejscowości Frunze na terenie ZSRR.

Już kolejnego dnia po zakwaterowaniu rozpoczęto miesięczne przygotowanie teoretyczne. Szkolenie było bardzo intensywne. Wykłady prowadzono codziennie od wczesnych godzin rannych aż do godziny 18 tylko z jedną przerwą na obiad.

Duża ilość informacji jakie musiał przyswoić polski personel oraz trudności w zrozumieniu części wykładów, którzy posługiwali się wymiennie językiem rosyjskim i ukraińskim potęgowały trudy szkolenia.

Kilka miesięcy wcześniej swoje szkolenia naziemne i w powietrzu zakończyli lotnicy z Indii oraz Rumunii.

W czasie szkolenia ekipy z Polski na terenie tamtejszego pułku szkolenie przechodziła grupa pilotów i techników z Czechosłowacji. W pułku było łącznie około 18 maszyn MiG-23 i 38 samolotów MiG-29, które zapewniały wszystkim ciągłość szkolenia. Z relacji szkolących się pilotów wynika iż wszystkie samoloty były bardzo dobrze przygotowane pod względem technicznym i pomimo sporego dziennego nalotu usterki i to zazwyczaj drobne zdarzały się niezwykle rzadko.

W dniach 23-28 marca odbyły się egzaminy kończące kurs teoretyczny, po czym przystąpiono do szkolenia

praktycznego na szkolno-bojowych, dwumiejscowych samolotach typu MiG-29UB.

Rolę szkolących przyjęli czterej tamtejsi instruktorzy, którzy zgodnie z planem kursu dostali po trzech uczniów z Polski.

Pierwsze loty rozpoczęto o 6 rano 12 kwietnia 1989 roku. Pierwsze starty miały zapoznać polskich pilotów zarówno z samolotem jak i rejonem wykonywania lotów. Po dwóch dniach lotów na dwusterze, rozpoczęły się samodzielne wyloty. Zgodnie z ustaleniami zawartymi w kontrakcie każdy ze szkolących się pilotów miał spędzić w powietrzu 15 godzin zaliczając kolejne etapy szkolenia: loty w strefach, pilotaż na średniej i małej wysokości, lot w składzie pary, lot na przechwycenie oraz loty poligonowe z atakowaniem wyznaczonych celów naziemnych. W ostatnim etapie piloci odbyli lot do stratosfery.

Loty rozpoczynano we wczesnych godzinach rannych i trwały one do wczesnych godzin południowych, kiedy to ze względu na temperaturę przerywano szkolenie a następnie po kilku godzinach przerwy oraz posiłku piloci wracali do lotów, które kończyły się późnym wieczorem.

Polscy piloci ze względu na trudne warunki klimatyczne często odczuwali dolegliwości zdrowotne, co z kolei doprowadzało do odsuwania ich przez rosyjski personel medyczny od wykonywania zaplanowanych lotów.

Szkolenie zakończono 26 maja. Piloci, osiągając odpowiedni poziom wyszkolenia mogli doskonalić swoje umiejętności już w kraju. W przypadku pięciu pilotów: Ryszarda Bruździaka, Czesława Ciodyka, Mariana Zięby, Jacka Wojtaszyka oraz Zenona Kidy ponadprogramowy nalot i dodatkowe szkolenie teoretyczne zakończone egzaminami pozwoliły na uzyskanie przez nich uprawnień instruktorskich.

Nadprogramowy nalot uzyskano między innymi dzięki udziałowi w ćwiczeniach jakie prowadziła strona rosyjska w trakcie szkolenia ekip z Polski i Czechosłowacji. W związku z ucieczką na MiGu-29 pilota radzieckiego do Turcji, w trakcie szkolenia, służby inżynieryjne trenowały awaryjną blokadę pasa startowego poprzez ustawianie samochodów zabezpieczających loty na drodze startowej. Także sami piloci będący właśnie w trakcie kołowania, startu czy lądowania zajmowali wyznaczone miejsca na drodze startowej skutecznie ją blokując. Z tego powodu dochodziło do niejasnych a czasem nawet niebezpiecznych sytuacji w obrębie lotniska. Ale to nie były jedyne utrudnienia jakie wystąpiły podczas kursu.

Podczas wykonywania lotów dochodziło do częstych nieporozumień natury językowej a także do problemów z odmiennym podejściem Rosjan do zadań szkolnych, jakie wykonywali polscy piloci. W naszych pułkach w przypadku wykonania zadania w krótszym niż planowany czasie, jeśli pozwala na to ilość paliwa oraz wolna przestrzeń powietrzna, dopuszczano się jego powtórzenie lub wyznaczenie zadania dodatkowego. Strona rosyjska traktowała takie zachowanie pilotów jako chuligaństwo i tamtejsi instruktorzy mocno naciskali na zawieszenie a nawet odsunięcie od szkolenia niezdyscyplinowanych pilotów. Na szczęście sprawę szybko wyjaśniono i obyło się bez wykluczeń. W pierwszym dniu czerwca cała polska ekipa przeleciała samolotem do kraju.

Pierwsze samoloty MiG-29 dotarły do Polski pod koniec lipca 1989 roku. Były to cztery egzemplarze bojowe o numerach seryjnych: 2960526365, 2960526366, 2960526367, 2960526370.

Samoloty przygotowali piloci rosyjscy, którzy już na lotnisku w Mińsku Mazowieckim oficjalnie przekazali je stronie polskiej. Wszystkie maszyny posiadały napisy eksploatacyjne w języku rosyjskim. Pozbawione były także znaków przynależności pań-

stwowej i numerów taktycznych, które zostały nadane bezpośrednio po odbiorach technicznych.

Metoda numeracji poszczególnych egzemplarzy była podobna jak w przypadku innych konstrukcji użytkowanych przez Wojska Lotnicze i polegała na oznakowaniu samolotów dwoma a następnie trzema cyframi będącymi końcówką numeru seryjnego maszyny.

Kolejne trzy samoloty tym razem w wersji szkolno-bojowej o numerach seryjnych N50903014615, N50903014642 oraz N50903014664 przyprowadzono 1 sierpnia 1989 r. Wszystkie samoloty wprowadzono na stan pierwszej eskadry 1.PLM jednocześnie przesuując do drugiej eskadry użytkowane do tej pory starsze maszyny typu MiG-21. Samoloty nosiły dwucyfrowe numery burtowe. Numery te były dwiema ostatnimi cyframi numeru seryjnego danego egzemplarza.

Pierwsze loty na nowym sprzęcie odbyły się 9 sierpnia. W trakcie ich trwania piloci wcześniej wyszkoleni w ZSRR przeprowadzili swoje pierwsze loty samodzielne w kraju.

Ostatnie z pięć zamówionych egzemplarzy wpisano na stan 2 października 1990 roku. Były to samoloty o numerach seryjnych: 2960535105, 2960535108, 2960535111, 2960535114 i 29605355115. Tym razem numery boczne składały się z trzech ostatnich cyfr numeru seryjnego. Ostatecznie na stanie pułku z Mińska Mazowieckiego znajdowało się 9 samolotów bojowych w wersji 9-12A oraz trzy samoloty szkolno-bojowe w wersji 9-51A.

Kolejni polscy piloci osiągnęli gotowość operacyjną po trwającym 18 miesięcy szkoleniu w kraju, a po raz pierwszy samoloty MiG-29 pełniły dyżur bojowy na lotnisku w Mińsku Mazowieckim w dniu 13 stycznia 1992 r. Jednak doświadczeni piloci już w czerwcu 1990 roku odbyli pierwsze loty poligonowe z zastosowaniem takich środków bojowych jak wyrzutnie niekierowanych pocisków raketowych B-8 oraz bomb o wagomiarach od 50 do 250 kg. Była to też wyśmienita okazja, aby przeszkolić kolejnych pilotów w tego typu działaniach. Niecały rok później, początkiem maja piloci odbyli pierwsze strzelania raketowe nad morskim poligonem Wicko Morskie.

Niestety kolejne zakupy nie doszły do skutku, choć plany były ambitne. Po zweryfikowaniu potrzeb polskiego lotnictwa myśliwskiego zaplanowano zakup około 110 maszyn tego typu, aby do końca 1998 roku zastąpić większość wycofanych z linii samolotów MiG-21 wersji PFM/M/MF a z czasem też i najnowocześniejszych „bis”.

Jednak czas zweryfikował krajowe możliwości i do kolejnych zakupów nie doszło, kiedy więc, w 1995 roku pojawiła się możliwość pozyskania z Republiki Czech używanych przez tamtejsze siły powietrzne MiGów-29 postanowiono skorzystać z tej oferty. Umowa mówiła o przekazaniu 9 samolotów bojowych i jednego szkolno-bojowego wraz z częściami zamiennymi i uzbrojeniem za 11 nowych śmigłowców polskiej produkcji PZL Sokół wraz z wyposażeniem. Pomimo różnych głosów sceptycznych transakcja okazała się strzałem w dziesiątkę. Samoloty pomimo wieloletniej eksploatacji były w bardzo dobrym stanie technicznym. Dodatkowo wszystkie egzemplarze były już wcześniej wycofane z eksploatacji i dobrze zakonserwowane.

Pierwsze 5 ex-czeskich egzemplarzy : 2960532038, 2960532059, 2960526377, 2960526392 oraz szkolno-bojowy N50903014528 wylądowały na zaśnieżonym lotnisku w Mińsku Mazowieckim 22 grudnia 1995 roku. Kolejna maszyna o numerze seryjnym 296026386 wylądowała 7 dni później kończąc dostawy tych samolotów w tym roku.

Przekazanie wznowiono w 1996 roku i już 8 stycznia przebazowano ostatnie 4 egzemplarze o numerach seryjnych: 2960532040, 2960532054, 2960532056 i 2960526383.

## Polish Wings

Wszystkie przekazane przez stronę czeską samoloty oprócz czterocyfrowych numerów taktycznych malowanych na statecznikach pionowych nosiły także charakterystyczny, odmienny od stosowanego w Polsce kamuflaż, co w bardzo widoczny sposób odróżniało je od pozostałych egzemplarzy zakupionych w ZSRR w latach 1989-90.

Postanowiono jednak, iż do momentu przeprowadzenia remontu głównego samoloty zostaną pozbawione jedynie czeskich znaków przynależności państwowej oraz ujednoliceniu poddane zostaną numery burtowe wszystkich egzemplarzy do standardu dwucyfrowego. Wiązało się to z przeniesieniem numeru taktycznego ze stateczników pionowych na boczne, zewnętrzne powierzchnie wlotów powietrza do silników. Modyfikacja numeru taktycznego polegała na usunięciu dwóch ostatnich cyfr czeskiego numeru taktycznego i pozostawienie jedynie dwucyfrowego oznaczenia, które tak jak w przypadku polskich MiG-ów było końcówką numeru seryjnego. Dla jasniejszego wytłumaczenia podaję przykład:

MiG-29A o numerze seryjnym 2960526377 nosił w lotnictwie czeskim numer taktyczny 7702. W Polsce, po zamalowaniu czeskich oznaczeń samolot ten otrzymał numer taktyczny 77.

Pozyskane z Czech samoloty zasilły szereg drugiej eskadry 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, co umożliwiło wraz z początkiem roku, wycofanie z mińskiego pułku po 33 latach eksploatacji, pozostających jeszcze na wyposażeniu samolotów typu MiG-21. Do chwili przejścia samolotów MiG-29 2. eskadra 1. PLM była wyposażona w samoloty MiG-21M

19 lutego wszystkie przejeżdżone od strony czeskiej maszyny oficjalnie przekazał 1. PLM Szeft Sztabu Generalnego WP gen. Tadeusz Wilecki.

### Malowanie samolotów MiG-29

Samoloty MiG-29, choć wprowadzone do służby w okresie, kiedy rozpoczął się „bum” na znakowanie pułków i eskadr lotniczych nie doczekały się wielu efektownych malowań. Dodatkowo przez 20 lat eksploatacji w Siłach Powietrznych RP na samolotach tych pojawiło się jedynie kilka godła pułkowych i eskadrowych a także kilka emblematów osobistych. Także ogólne malowanie samolotów z kilkoma wyjątkami nie różniło się od siebie. Sytuacja uległa zmianie z chwilą wprowadzenia do eksploatacji maszyn pozyskanych z Czech, a następnie z Niemiec. Na poszczególnych egzemplarzach, w ostatnich latach użytkowania, pojawiły się oznaczenia okolicznościowe, osobiste, a wybrane egzemplarze zaczęły nosić ciekawe a czasami fantazyjne malowania.

Pierwsze MiGi-29, które zostały wprowadzone na wyposażenie 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego miały oryginalny kamuflaż fabryczny, który niczym nie różnił się od innych samolotów tego typu produkowanych i użytkowanych przez ówczesny ZSRR. Malowanie składało się z dwóch kolorów: jasnoszarego pokrywającego dolne i górne powierzchnie samolotu oraz szarego (widziany pod pewnym kątem często przybierał odcień zielony), który był wykorzystywany do malowania plam na górnych powierzchniach płatowca a także na statecznikach pionowych. Wszystkie samoloty posiadały osłonę stacji radiolokacyjnej i końcówki stateczników pionowych pomalowane kolorem ciemnoszarym. (Patrz tabela na stronie 6)

Przed wiatrochronem namalowany był przeciwoblaskowy pas w kolorze czarnym. Numer taktyczny i napisy eksploatacyjne były w kolorze czerwonym.

Emalie użyte do naniesienia kamuflażu fabrycznego były półmatowe. Wszystkie dostarczone do Polski samoloty miały identyczny rozkład plam na płatowcu. Wyjątkiem był samolot bojowy o numerze bocznym „67”, który posiadał inny układ plam na kadłubie, skrzydłach i statecznikach pionowych przy zachowa-

niu fabrycznej kolorystyki. Wraz z nimi dostarczono samoloty szkolno-bojowe, które również miały inne rozmieszczenie barw kamuflażu przy zachowaniu tej samej kolorystyki.

W czasie eksploatacji samolotów powłoka lakiernicza ulegała zużyciu. Ubytki naprawiano na bieżąco siłami eskadry technicznej za pomocą emalii, które w danej chwili były do dyspozycji. Powierzchnia na której stosowano poprawki lakiernicze była wprost proporcjonalna do wielkości uszkodzeń na płatowcu, co często doprowadzało do powstania zupełnie nowych kamuflaży. Powłokę lakierniczą uzupełniano najczęściej w okolicy kabiny pilotów, luków inspekcyjnych, miejsca mocowania drabinki ułatwiającej wejście do kabiny, na osłonie stacji radiolokacyjnej i w miejscu jej łączenia z kadłubem oraz na krawędziach natarcia skrzydeł i stateczników.

Taki stan utrzymywał się do przełomu grudnia i stycznia 1995/1996 roku, kiedy na wyposażenie wprowadzono samoloty czeskie.

Ze względu na wysokie koszty przemalowania samolotów pozyskanych z Republiki Czeskiej pozostawiono je w czeskim kamuflażu składającym się z kilku odcieni koloru zielonego i brązowego. Wynikało to również z faktu, iż samoloty miały spory zapas rezerwy do remontu głównego. Jednak, aby dopuścić do lotów wszystkie ex-czeskie samoloty musiano oprócz generalnych przeglądów usunąć z nich wszystkie znaki przynależności państwowej, zastępując je polskimi szachownicami, ujednolicić malowanie numeru taktycznego, co wiązało się z jego zamalowaniem i przeniesieniem z zewnętrznych powierzchni stateczników pionowych na wloty powietrza, oraz zamalowaniem godła poprzedniego właściciela- 1. Pułku „tygrysiów” z Żatca. Do tego celu kupiono zieloną farbę półmatową (o identycznej strukturze i właściwościach jak stosowane na polskich samolotach) w odcieniu przypominającą tę używaną przez Czechów. (Patrz tabela na stronie 6)

Oprócz niestandardowego kamuflażu samolotów ex-czeskich można było je odróżnić jeszcze od naszych dostarczonych bezpośrednio od producenta po „tygrysim” akcencie, który był namalowany u góry zewnętrznych powierzchni stateczników pionowych.

Na przełomie kwietnia i maja 1997 roku trzy polskie samoloty o numerach bocznych 105, 114 i 115 na mocy porozumienia z Izraelem zostały przebazowane do tajnego ośrodka badawczego na pustyni Negev.

Po przebazowaniu ze wszystkich wspomnianych maszyn usunięto polskie znaki rozpoznawcze i godła na przedniej części kadłuba zamalowując je szarą farbą.

W górnej części stateczników pionowych namalowano godło Izraelskiego Centrum Lotów Doświadczalnych. Samoloty w takim malowaniu latały przez około dwa tygodnie, kiedy to przygotowano je do przebazowania do Polski. Wiązało się to z usunięciem oznaczeń izraelskich i powtórnym namalowaniem szachownic na skrzydłach i statecznikach pionowych. W takim wariacie malowania samoloty powróciły do kraju. W kilka tygodni po powrocie testowane egzemplarze ponownie otrzymały godła 1. PLM. Jednak w przypadku tych trzech samolotów „izraelski epizod” odcisnął na kamuflażu swoje znamię. Wszystkie maszyny miały wyraźny ślad na statecznikach pionowych po zamalowaniu godła izraelskiego oraz szare łaty wychodzące spod szachownic i świeżo namalowanej „warszawskiej syrenki”. W takiej konfiguracji barw wraz z niewielkimi uzupełnieniami powłoki lakierniczej wszystkie samoloty doczekały remontów głównych, które rozpoczęto na początku 1998 roku.

Pierwszym samolotem, który przeszedł remont był egzemplarz o numerze bocznym 70. Zgodnie z planem remontu samolot miał mieć odnowioną powłokę lakierniczą. Wojskowe Zakłady Lotnicze z Bydgoszczy opracowały nowe schemat malowania samolotu składający się z trzech barw: szaroniebieskiej/

jasnoszarej (FS 36375), którą pokryto dolne powierzchnie płatowca oraz dwóch odcieni szarości (jasno szary FS 36270) i (ciemno szary FS 36118), którymi pokryto górne powierzchnie samolotu oraz wykonano plamy kamuflażowe. (Patrz tabela na stronie 6)

Po dostarczeniu samolotu do pułku, w warsztatach lotniskowych domalowano na samolocie przed wiatrochronem czarną powierzchnię przeciwoblaskową. Podobne czarne plamy namalowane zostały innych samolotach bojowych o numerach bocznych, 65, 66, 92, 77 (ten ostatni w późniejszym okresie otrzymał drobną czarną poprawkę lakierniczą w miejscu wykonanej modernizacji, zabudowy anteny systemu IFF przed wiatrochronem oraz szkolno-bojowym o numerze bocznym 15, które opuściły zakłady remontowe bez osłony przeciwoblaskowej)

W roku 1993, ustawowo, zostało zmienione oznaczenie Lotnictwa Polskiego, kolejność pól w szachownicy została zamieniona (odwrócona o 90°). Nową wersję godła otrzymywały wszystkie nowe samoloty, natomiast zmiana szachownicy na samolotach już używanych odbywała się sukcesywnie, głównie w czasie remontów. Proces zamiany trwał kilka lat.

Czarną plamę przeciwoblaskową zaczęto malować po raz pierwszy bezpośrednio po remoncie na samolotach o numerach bocznych 38 i 28.

Wszystkie użyte do malowania samolotu emalie były matowe i bardzo dobrej jakości, co gwarantowało zachowanie koloru i jednolitej struktury na płatowcu. W odróżnieniu od samolotów malowanych fabrycznie osłona stacji radiolokacyjnej została uwzględniona w nowym schemacie malowania i pokryta tymi samymi emaliami, co cały samolot. Wypracowany schemat niemal nie zmienił się do dnia dzisiejszego. Wszystkie samoloty, które trafiały i trafiają na planowe remonty są pokrywane trzema kolorami emalii matowej a od połowy 2002 roku półmatowej. Dotyczy to również samolotów poniemieckich, które przeszły remonty w WZL-2. (Samoloty pozyskane z Niemiec oraz MiG-29UB zostaną opisane w części 2).

Warto jednak zauważyć, że opracowany pod koniec 1997 roku schemat dotyczy tylko odcieni barw, jakie były i są używane do nanoszenia kamuflażu poremontowego.

Dodatkowo podczas planowych prac i obsługi polotowych wykonywanych w macierzystej jednostce często zdarzało się i zdarza, że osłony stacji radiolokacyjnej stoją podmieńczone. Można to zauważyć po tym, że po założeniu jej na samolot krój plam na osłonie nie zgadza się z tym na kadłubie.

Dla przykładu można wymienić m.in. samoloty o numerach bocznych 40, 83 czy 115, które posiadając już kamuflaż poremontowy otrzymały osłony od innych egzemplarzy, które w tym samym czasie przechodziły planowe obsługi.

Od początku wszystkie samoloty, które zostały wprowadzone na stan 1 eskadry, 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego zostały ozdobione obowiązującym godłem jednostki. Była to „Warszawska Syrenka” w kolorze złotym. Syrenka miała u podstawy fale koloru niebieskiego, chociaż zdarzały się egzemplarze z falą koloru granatowego, co wiązało się z różnym okresem nanoszenia godła na samolot. Godło to malowano po obu stronach kadłuba tuż pod kabiną pilota. Emblemat ten namalowano na wszystkich samolotach przyprowadzonych z ZSRR oraz 10 egzemplarzach otrzymanych od strony czeskiej. Czas nanoszenia godła przez techników był różny i zdarzało się, że samolot wykonał kilka wylotów po przeprowadzonych pracach okresowych z godłem namalowanym tylko z jednej strony kadłuba, bądź w ogóle bez tego oznaczenia.

1 eskadra pułku była podzielona na 2 klucze. Pierwszy klucz nie posiadał żadnego godła jednak w drugim opracowano małe godło przedstawiające ptaka trzymającego w szponach pocisk raketowy.

Godło to posiadały wszystkie samoloty klucza tj. maszyny o numerach bocznych 67, 70, 105, 108 i 111.

W 1991 roku na samolocie o numerze bocznym 70 zostały namalowane gwiazdki, symbolizujące 70-lecie powstania 1 Pułku Lotniczego w Warszawie z okolicznościowym napisem. Jednak nie przetrwały one zbyt długo, najwyżej kilka miesięcy.

Trzy lata później na górnej powierzchni kadłuba za kabiną pilota samolotu o numerze bocznym 115 pojawiło się jedno z ciekawszych godła na MiG-29u w Polsce. Było ono efektem współpracy, jaką nawiązał ówczesny 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego z 2 Pułkiem Myśliwskim z Dijon. Godło zawierało elementy historycznych francuskich godła eskadrowych GCI/2 (SPA 3 i SPA 103). Inna wersja tego godła pojawiła się na statecznikach pionowych egzemplarza „115”. Samolot w tym malowaniu latał do kwietnia 1997 roku, kiedy trafił na testy do Izraela. Wtedy godło zostało zamalowane. Ciekawostką jest fakt, iż po powrocie farba zaczęła sukcesywnie odchodzić od samolotu i tuż przed remontem pod koniec 2002 roku godło ponownie zdobyło górną część kadłuba płatowca, jednak było ono w opłakanym stanie.

W 1995 roku magazyn lotniczy „Skrzydła Polska” obchodził 65 rocznicę istnienia. Z tej okazji na samolocie o numerze bocznym 65 po obu stronach wlotów powietrza namalowano niebieską farbą nazwę magazynu oraz niebiesko białe „znaki czasu” w postaci sylwetki samolotu RWD z lewej strony oraz sylwetki MiG-29 z prawej strony z żółtymi wstęgami za samolotami.

W 1997 roku zorganizowano w Polsce międzynarodowe ćwiczenia pod kryptonimem „Orli Szpon 97”. Wszystkie samoloty MiG-29 z 1. PLM, które zostały wytypowane do udziału w manewrach zostały oznakowane białym pasem po obu stronach tylnej części kadłuba, które służyły do identyfikacji wzrokowej podczas lotów. Otrzymały je samoloty o numerach bocznych 64, 83, 89 oraz 114. Po zakończeniu ćwiczeniach pasy zostały zamalowane, co w przypadku wszystkich maszyn pozostawiło trwałe ślad w posiadanym kamuflażu.

W 2001 roku w związku ze zmianą struktur organizacyjnych i przemianowaniem 1. PLM w 1. elt z większości samolotów usunięto napis „1 plm” z fali pod „Syrenką”. Pozostały jednak wyjątki. Niektóre samoloty latały z takimi emblematami nawet do 2007 roku – były to płatowce o numerach bocznych 15, 38 czy 56.

W 2004 roku na samolotach z 1. elt pojawiło się godło nawiązujące do tradycji 7 Eskadry Myśliwskiej im. Tadeusza Kościuszki. Pomysłodawcą zastosowania godła jest kpt. pil. Tomasz Jatczak. Godło malowane po lewej stronie kadłuba i w kilku przypadkach występowało bądź występuje po tej stronie razem „Syrenką” np. maszyna o numerze bocznym 15 (przed i po II remoncie) czy 56 (przed II remontem).

Wprowadzenie samolotów MiG-29 na stan 41. elt z Malborka, również zaowocowało malowaniem godła, które przetrwały jeszcze z czasów istnienia pułku.

Po obu stronach samolotów, poniżej wiatrochronu umieszczany jest wizerunek rycerza na tle sylwetki samolotu MiG-21. Z inicjatywy techników uzbrojenia w 2006 roku pojawiło się godło klucza uzbrojenia w postaci „toruńskiej kaczki”. Symbol malowany jest na lewym włocie powietrza tuż za numerem bocznym samolotu.

Płatowce przed przekazaniem ich do 41. elt przeszły remont w bydgoskich WZL 2 w trakcie którego otrzymały m.in. nową powłokę lakierniczą i czterocyfrowe numery boczne, w których dwie pierwsze cyfry oznaczają numer eskadry.

Na niektórych samolotach widnieją sylwetki pocisków R-60 i R-73, oznaczające fakt odpalenia tychże rakiet podczas ćwiczeń na morskim poligonie koło Ustki. W maju 2007 roku pojawiły się kolejne

emblematy. Tym razem przedstawiają one pociski i bomby wyrzuczone i zrzucone podczas ćwiczeń na poligonie Jagodne. Na tych samych samolotach, które uczestniczyły w zadaniach poligonowych technicy namalowali emblemat na lewym stateczniku pionowym z napisem „Jagodne 07” i sylwetką bomby.

Wróćmy jednak do roku 2006, kiedy to na samolocie MiG-29 o numerze bocznym 4122 pojawiła się naklejka w postaci rycerza dosiadającego samolot MiG-29. Naklejka została przygotowana specjalnie na coroczny Zlot Dowódców w Dęblinie, jednak maszyna była samolotem zapasowym. Ponieważ, wytypowany egzemplarz jako „Nr 1” poleciał na ćwiczenie, maszyna zapasowa z godłem umieszczonym po lewej stronie osłony stacji radiolokacyjnej nie miała szans na szerszą prezentację. Godło to przetrwało do września 2007 roku, kiedy zostało zniszczone podczas prac okresowych.

W 2006 rozpoczęto misję w ramach Polskiego Kontyngentu Wojskowego „Orlik”. Cztery samoloty z 1. elt z Mińska Mazowieckiego zostały wytypowane do ochrony państw bałtyckich. Samoloty bazowały na lotnisku Šiauliai na terenie Litwy. Egzemplarze o numerach bocznych 40, 77, 111 i 115 otrzymały u podstawy stateczników pionowych okolicznościowy emblemat. Na Litwie przebywał także samolot o numerze bocznym, 56 lecz został odesłany do Polski na planowy przegląd.

Dodatkowo trzy samoloty zostały ozdobione godłami indywidualnymi pilotów. Na samolocie 77 była to sylwetka orła w kolorze czarnym z napisem „Toyo”, na samolocie 111 sylwetka smoka w kolorze czarnym z napisem „Zugi” oraz na samolocie 115 czterolistna koniczyna w kolorze zielonym, która była znakiem rozpoznawczym ówczesnego dowódcy 1. elt ppłk. dypl. pil. Roberta Cierniaka. Samolot ten miał też pod kabiną napis o treści: ppłk dypl. pil. R. Cierniak C/S „SKUTER” i był to jeden z dwóch napisów tego typu napis na polskim MiGu-29.

Ciekawym akcentem związanym z pobylem na Litwie były malowane na wlotach powietrza do silnika oczy orła. Były one widoczne tylko na postoju samolotu lub w trakcie kołowania. Emblemat ten przetrwał na wszystkich czterech samolotach do dziś.

W 2008 roku podobną misję rozpoczęły samoloty z 41. elt z Malborka. Maszyny o numerach bocznych 4101, 4104, 4113, 4120 brały udział w misji Orlik 2 bazując na terenie Litwy.

Analogiczne do emblematu „PKW Orlik”, choć mniejsze godło misji „PKW-2 Orlik” namalowane zostało tuż za szachownicą na zewnętrznych powierzchniach lewych stateczników pionowych.

#### Podpisy:

- [1]: Samolot MiG-29 w locie nad dużej wysokości, 2007 r.
- [2]: Kontrola przedstartowa samolotu „83” przed lotem na poligon, 2007 r.
- [3]: Efektowny start samolotu „108” z lotniska w Dęblinie, 2005 r.
- [4]: Maszyna „108” kołuje na CPPS.
- [5]: Uzbrojony w rakiety R-73 MiG-29 kołuje o zachodzie słońca, 2008 r.
- [6]: MiG-29 „115” gotowy do wylotu nocnego, 2007 r.
- [7]: MiG-29 „83” startuje z macierzystego lotniska 1. elt do treningu akrobacji, przed wylotem na pokazy lotnicze do Finlandii. Za sterami mjr pil. Artur Kałko.
- [8]: Maszyna „105” po starcie. Pod skrzydłem widoczny szkolny pocisk raketowy UZR-73, 2007 r.
- [9]: MiG-29 chwilę przed przyziemieniem na lotnisku w Mińsku Mazowieckim, 2008 r.
- [10]: Samoloty w trakcie przygotowania do lotów. Centralna Płasczyzna Postoju Samolotów w Mińsku Mazowieckim, 2007 r.

- [11]: Maszyna „83” kończy zadanie o zachodzie słońca, 2008, r.
- [12]: Alarmowy start pary samolotów, 2007 r. Samoloty wykonują zadanie w ramach ćwiczeń „Fruit Fly”.
- [13]: Przygotowanie samolotu „114” do prób startycznych na stanowisku, 2007 r.
- [14]: Łądowanie samolotu „40” na macierzystym lotnisku 1. elt, 2006 r.
- [15]: MiG-29 o numerze taktycznym „83” skołowuje z pasa startowego po zakończeniu dobiegu. Widoczny wypuszczony spadochron hamujący.
- [16]: Efektowny start samolotu „108” z lotniska w Mińsku Mazowieckim, 2008 r.
- [17]: Samolot „70” w trakcie przygotowań do lotów sfotografowany o poranku na płycie postojowej lotniska w Malborku.
- [18, 19]: Stary wzór emblematu nanoszonego przez Wojskowe Zakłady Lotnicze w Bydgoszczy po każdym remoncie, 2000 r.
- [20, 21]: Nowy wzór emblematu, 2005 r.
- [22]: Samolot z 41. elt podczas dobiegu na lotnisku w Malborku, 2008 r.
- [23, 24]: Godła 1. PLM/1. elt z napisem „plm”, 2002 r.
- [25, 26]: Godło bez napisu na fali pod syrenką, 2005 r.
- [27]: Godło „kościuszkowskie” na samolocie „40”, 2006 r.
- [28]: Godło klucza uzbrojenia 41. elt, 2007 r.
- [29]: Mikojan MiG-29, 2960532038, ‘3810’ z 1. Eskadry 11. Pułku Lotniczego, Żatec, Czechy, 1992 r. W takim malowaniu samolot został dostarczony do Mińska Mazowieckiego 22 grudnia 1995 r.
- [30-32]: Samolot w chwili dostarczenia do Polski. Dobrze widoczne są oznaczenia przynależności państwowej Republiki Czeskiej, tygrysi akcent na końcówkach stateczników pionowych oraz godło 1. Eskadry 11. Pułku Lotniczego w Żatcu. Po przybyciu do Polski na samolocie namalowano szachownicę. Ponadto po obu stronach przedniej części kadłuba namalowano godło 1. PLM - Syrenkę oraz pozostawiono tygrysi akcent na statecznikach pionowych. Czeski numer malowany na statecznikach pionowych oraz godło czeskiego pułku zostały zamalowane. Numer taktyczny został naniesiony na boczne zewnętrzne powierzchnie wlotów powietrza do silników. Numer miał kolor czerwony i składał się z dwóch pierwszych cyfr czeskiego numeru taktycznego. Mińsk Mazowiecki, grudzień 1995 r.
- [33]: Mikojan MiG-29, 2960532038, ‘38’ z 1. PLM „Warszawa”; operacja „Orli szpon”, 1997 r. Samolot w czeskim malowaniu z polskimi oznaczeniami.
- [34]: Samolot sfotografowany na lotnisku w Podwuzu w 2001 r. w schemacie malowania po remoncie głównym wykonanym w WZL-2 w Bydgoszczy.
- [35]: Maszyna jako pierwsza otrzymała czarną plamę antyodblaskową przed kabiną, międzynarodowe pokazy lotnicze Radom, 2003 r.
- [36]: Samolot MiG-29 nr 38 sfotografowany na lotnisku w Malborku. Na kadłubie widoczne ślady eksploatacji. Wrzesień 2004 r.
- [37]: W 2004 roku samolot otrzymał godło „kościuszkowskie” malowane po lewej stronie samolotu pod kabiną pilota. W tym okresie założono osłonę stacji radiolokacyjnej pochodzącą od innego egzemplarza. Na końcówce lewego skrzydła pojawiła się nowa plama farby. Mińsk Mazowiecki, czerwiec 2004 r.
- [38]: Prawe usterzenie pionowe, czerwiec 2005 r.
- [39]: Godło 1. elt - odznaka kościuszkowska namalowana pod kabiną pilotów, zostało oficjalnym godłem eskadry w 2005 r. z inicjatywy kpt. Tomasza Jatczaka. W okresie od 2001 do 2004 roku „Syrenka” była godłem odziedziczonym

## Polish Wings

- po 1. PLM i choć występuje do dziś stała się emblematem nieoficjalnym 1. eskadry.
- [40]: Widoczne na stateczniku pionowym ślady eksploatacyjne, Mińsk Mazowiecki 2006 r.
- [41]: Dobrze widoczna górna powierzchnia skrzydeł i kadłuba. Widać także otwarte klapy górnych wlotów powietrza co świadczy o energicznym manewrze samolotu, sierpień 2006 r. W 2007 roku pojawiła się nowa plama farby na prawym łączeniu skrzydła z kadłubem wykonana przez technika samolotu. W 2007 roku samolot trafił do remontu
- [42]: Mińsk Mazowiecki, wrzesień 2007 r.
- [43]: Mińsk Mazowiecki, sierpień 2007 r.
- [44]: Mińsk Mazowiecki, październik 2007 r.
- [45, 46, 47]: Samolot w hangarze eskadry technicznej. Dobrze widoczne ślady eksploatacyjne na statecznikach pionowych, bocznych częściach kadłuba. Na zdjęciu dolnym widoczna nowa plama farby pod kabiną pilota. Mińsk Mazowiecki, sierpień 2007 r.
- [48]: Maszyna nr 38 przygotowywana do lotu w malowaniu wprowadzonym w 2007 roku
- [49]: Obsługa samolotu nr 38 po locie, Malbork, lipiec 2007 r.
- [50]: Samolot holowany na stanowisko postojowe, Mińsk Mazowiecki, sierpień 2007 r.
- [51]: Widok na tył samolotu podczas startu. Samolotu nr 38 po remoncie głównym wykonanym w 2009 r. Maszyna pozostawała w remoncie 2 lata zanim trafiła do 1. elt.
- [52]: Maszyna nr 38 przed wykołowaniem. Widok z prawej strony. Mińsk Mazowiecki, sierpień 2009 r.
- [53]: Samolot wyprowadzany ze schronu. Dobrze widoczne górne powierzchnie kadłuba oraz skrzydeł. Mińsk Mazowiecki, sierpień 2009 r.
- [54, 55]: Start i lądowanie samolotu z lotniska w Mińsku Mazowieckim, grudzień 2009 r.
- [56]: Mikojan MiG-29 2960532038, '38' 1. eskadra lotnictwa taktycznego „Warszawa”; Mińsk Mazowiecki, grudzień 2009 r. Samolot w nowym malowaniu utrzymanym w trakcie przeglądu głównego w WZL-2 (po 2007 roku, 2 okres).
- [57]: Mikojan MiG-29 2960532040, '40' 1. eskadra lotnictwa taktycznego „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1997 r. Samolot w czeskim malowaniu z polskimi oznaczeniami.
- [58]: Mikojan MiG-29 2960532040 (40) 1. eskadra lotnictwa taktycznego „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, luty 2001 r. Samolot w malowaniu utrzymanym w trakcie przeglądu głównego w WZL-2 (do 2007 roku, 1 okres). Samolot w malowaniu z 2006 roku. Dobrze widoczne ślady długotrwałej eksploatacji oraz godło PKW Orlik naniesione w styczniu 2006 roku. Samolot posiada także plamy w innym kolorze na końcówkach skrzydeł – pozostałość po pracach modernizacyjnych przeprowadzonych w WZL-2 w Bydgoszczy. Samolot od 2004 roku miał osłonę stacji radiolokacyjnej od innego egzemplarza. Pod koniec 2005 roku maszyna otrzymała godło „kościuszkowskie” umieszczone po lewej stronie pod kabiną pilota.
- [59]: Powidz, marzec 2003 r.
- [60]: Radom, wrzesień 2003 r.
- [61]: Mińsk Mazowiecki, marzec 2007 r.
- [62]: Mińsk Mazowiecki, październik 2008 r.
- [63]: Mińsk Mazowiecki, październik 2007 r.
- [64]: Mińsk Mazowiecki, marzec 2007 r.
- [65]: Godło misji PKW Orlik w ramach i misji Air Policing jaką pełnili polscy piloci w 2006 roku w litewskiej bazie Szawle. Godło malowane było na zewnętrznych powierzchniach stateczników pionowych maszyn „40”, „77”, „111” i „115”.
- [66]: „Oczy orła” były namalowane w trakcie misji PKW Orlik na Litwie. Para oczu umieszczona była na osłonach wlotów powietrza obu silników.
- [67]: Maszyna uzbrojona jest w zasobniki B-8 z niekierowanymi pociskami S-8. Mińsk Mazowiecki, marzec 2007 r.
- [68]: Mikojan MiG-29 2960532054, '54' 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1998 r. Samolot w malowaniu czeskim z numerem bocznym „54” i polskimi znakami rozpoznawczymi. Maszyna nie posiada tygrysiego akcentu na końcach stateczników pionowych. W styczniu 1996 roku namalowano godło pułku po obu stronach przedniej części kadłuba.
- [69]: Pokazy lotnicze w Bydgoszczy w 1996 roku.
- [70]: Pilot samolotu kołuje po pokazie na lotnisku w Bydgoszczy, 1996 r.
- [71]: Samolot nr 54 w locie, samolot uzbrojony w pocisk p – p R-73.
- [72-75]: Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres). Na samolocie namalowano godło 1. PLM już bez napisu „plm” na niebieskiej fali. Czerwiec 2006 r. Mińsk Mazowiecki, październik 2004 r. [73], sierpień 2008 r. [74, 75].
- [76]: Mikojan MiG-29 2960532054, '54' 1. eskadra lotnictwa taktycznego „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2004 r. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres) z poprawkami dokonanymi nową farbą w miejscach ubytków.
- [77-81]: Samolot w listopadzie 2008 roku otrzymał nowe warstwy farby w miejscach ubytków farby w kolorze jasno szarym. Odnowione zostało także godło „Syrenka” po obu stronach kadłuba. Mińsk Mazowiecki, listopad 2008 r.
- [82]: Mikojan MiG-29 2960532056, '56' 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1996 r. Samolot w czeskim malowaniu z polskimi oznaczeniami.
- [83]: Mikojan MiG-29 2960532056, '56' 1. eskadra lotnictwa taktycznego „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2001 r. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres).
- [84]: Samolot po poprawkach malowania wykonanych w 2004 roku. Widoczne ślady długotrwałej eksploatacji. Samolot uzbrojony w szkolny pocisk krótkiego zasięgu UR-60, październik 2004 r.
- [85]: Samolot w 2005 roku otrzymał po lewej stronie, pod kabiną pilota godło „kościuszkowskie” Mińsk Mazowiecki czerwiec 2006 r.
- [86]: Samolot nr 56 w locie na dużej wysokości kwiecień 2005 r.
- [87]: Samolot po kolejnych poprawkach malowania w 2007 roku. W marcu 2007 roku naniesiono godło osobiste czerwonego „Smoka-Gryfa” u nasady lewego statecznika pionowego. Mińsk Mazowiecki Samolot nr 56 przygotowany do holowania kwiecień 2007 r.
- [88 - 90]: Mińsk Mazowiecki 2007 r.
- [91]: Nieoficjalne godło z marca 2007 roku. Zła jakość tego zdjęcia wynika z braku innych fotografii tego godła. Jest to nieoficjalne godło III klucza 1. elt. Pomysłodawcą i wykonawcą godła jest mł. chor. Paweł Giec.
- [92, 93]: Samolot po remoncie otrzymał nie stosowane wcześniej napisy „Miejsce zawieszania drabinki” i „Tyle lądowań ile startów od załogi WZL-2”.
- [94]: Widok usterzenia samolotu MiG-29 w malowaniu poremontowym, Mińsk Mazowiecki, listopad 2009 r.
- [95]: Samolot „56” przygotowany do lotów w schrono-hangarze na lotnisku w Mińsku Mazowieckim, grudzień 2009 r.
- [96]: Mikojan MiG-29 2960532359, '59' 1. Eskadra, 11. Pułk Lotniczy, Zatec Czechy, 1992 r. Samolot w czeskim malowaniu.
- [97]: Mikojan MiG-29 2960532359, '59' 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1997 r. Samolot w malowaniu czeskim z polskimi oznaczeniami. Widoczny tygrysy akcent na stateczniku pionowym. Maszyna posiada nowy numer 59 naniesiony na wloty powietrza. Samolot w takim kamuflażu był na stanie 1. PLM przez cztery lata.
- [98]: Mikojan MiG-29 2960532359, '59' 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2000 r. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres).
- [99]: Mikojan MiG-29 2960532359, '59' 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2005 r. Po awarii w samolocie wymieniono lewy statecznik i naprawiono prawy. Zmieniono kamuflaż zewnętrzny i wewnętrzny na obu statecznikach pionowych. Pozostałe elementy samolotu jak i cały schemat malowania nie uległy zmianie. Samolot w malowaniu poremontowym i poawaryjnym. Maszyna w 2005 roku otrzymała godło „kościuszkowskie” po lewej stronie pod kabiną pilota. W niezmiennym kamuflażu została skierowana na remont w 2008 r.
- [100]: Samolot nr 59 w locie na dużej wysokości Maszyna uzbrojona w pociski średniego zasięgu R-73, 2004 r.
- [101]: Maszyna „59” podczas przeglądu w hangarze Eskadry Technicznej na lotnisku przebazowania, Malbork 2006 r.
- [102]: Samolot nr 59 podczas startu do lotu na poligon morski w okolicach Ustki. Pilot wykona strzelanie do celu powietrznego CP-100 i odpali do niego pocisk R-73 przenoszony pod skrzydłem.
- [103]: Mikojan MiG-29 2960532365, '65' „65 lat Skrzydlatej Polsce” 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1995 r. Samolot w rosyjskim malowaniu. Początkowo samolot latał w kamuflażu producenta. W 1994 roku na samolocie pojawiły się pierwsze poprawki - na krawędziach skrzydeł oraz na stateczniku pionowym. Samolot w malowaniu okolicznościowym z okazji 65-lecia powstania magazynu lotniczego „Skrzydłata Polska”. Na wlotach powietrza umieszczono okolicznościowe wizerunki samolotów RWD i MiG. Wraz z tym okolicznościowymi emblematami została pomalowana/odnowiona cała przednia powłoka lakiernicza wraz z przednimi krawędziami skrzydeł, górnej powierzchni kadłuba i statecznikach pionowych. Godła te zamalowano w tym samym roku. W takim malowaniu samolot dotrwał do remontu głównego w 1998 roku.
- [104-106]: Mińsk Mazowiecki 1995 r. MiG-29 w malowaniu poremontowym. Maszyna otrzymała po obu stronach przedniej części kadłuba godło „Syrenkę”. W niezmiennym kamuflażu samolot ze śladami intensywnej eksploatacji został skierowany na remont w 2008 roku.
- [107]: Powidz, marzec 2003 r.
- [108]: Mińsk Mazowiecki, grudzień 2005 r.,
- [109]: Start pary samolotów MiG-29 z lotniska w Mińsku Mazowieckim. Na pierwszym planie samolot o numerze „65”. Widoczne ślady długotrwałej eksploatacji, czerwiec 2006.
- [110]: Mikojan MiG-29 2960532365, '65' z 1. elt „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2004 r. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres).
- [111, 112]: Samolot nr „65” po remoncie głównym wykonanym w WZL-2 w Bydgoszczy w 2008 roku (2 okres). Maszyna widziana z prawego i lewego boku. W kilka dni po przybyciu do eskadry samolot otrzymał najpierw godło 41. elt (po obu stronach kabiny) a następnie na

- prawy osłonie wlotu powietrza pojawił się emblemat klucza technicznego. Patrz strona 13.
- [113]: MiG-29 nr „66” w malowaniu fabrycznym. Maszyna od samego początku posiada godło 1. PLM oraz ciemne tło po obu stronach wlotów powietrza, na którym namalowano numer taktyczny. Powidz, 1991 r.
- [114]: Samolot po remoncie głównym w WZL – 2 w Bydgoszczy. Maszyna otrzymała dawne godło 1. PLM. Mińsk Mazowiecki, marzec 2003 r. Maszyna w takim zestawie barw użytkowana była do 2006 roku, poczym została skierowana do remontu. Malbork, sierpień 2004 r.
- [115]: Samolot w trakcie eksploatacji. W 2004 roku samolot przez pewien czas latał z osłonę stacji radiolokacyjnej od innego egzemplarza. Maszyna w takim zestawie barw użytkowana była do 2006 roku, poczym została skierowana do remontu. Malbork, sierpień 2004 r.
- [116, 117]: Samolot „66” podczas obsługi na lotnisku w Malborku w 2003 roku.
- [118]: Mikojan MiG-29 2960526366, ‘66’ 1. eskadra lotnictwa taktycznego „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2004 r. Samolot po II remoncie głównym przeprowadzonym w WZL – 2 w Bydgoszczy (1 okres). Maszyna została przekazana do 41. ELT w Malborku i posiada po obu stronach przedniej części kadłuba jej godło.
- [119]: Samolot przygotowany do lotu, Malbork, grudzień 2009 r.
- [120]: Maszyna „66” w trakcie pełnienia dyżuru bojowego na lotnisku w Mińsku Mazowieckim, wrzesień 2008 r. Samolot Uzbrojony w pociski powietrze – powietrze krótkiego zasięgu R-60.
- [121]: Maszyna nr 66 kołuje po wykonaniu zadania na poligonie lądowym Jagodne w ramach ćwiczeń 1 Skrzydła Lotnictwa Taktycznego, Mińsk Mazowiecki październik 2008 r.
- [122]: Mikojan MiG-29 2960526366, ‘66’ of 41. eskadra lotnictwa taktycznego, Malbork, 2008 r. Samolot w malowaniu poremontowym (2 okres).
- [123 - 125]: Samolot w malowaniu fabrycznym. Kamuflaż odmienny od wszystkich pozostałych samolotów w wersji MiG-29 dostarczonych do kraju. Poznań – Krzesiny 1991 r.
- [126]: Samolot po poprawkach malowania. Szarym kolorem pomalowano boczne zewnętrzne powierzchnie wlotów powietrza do silników, krawędzie skrzydeł oraz ich łączenie z kadłubem na wysokości kabiny pilota. Bydgoszcz 1997 r.
- [127]: Mikojan MiG-29 2960526367, ‘67’ 1 PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1997 r. Samolot w rosyjskim kamuflażu. Samolot po poprawkach malowania. Szarym kolorem pomalowano po obu stronach boczne zewnętrzne powierzchnie wlotów powietrza do silników, krawędzie skrzydeł oraz ich łączenie z kadłubem na wysokości kabiny pilota. Po obu stronach kadłuba namalowano godło „Syręnkę”.
- [128, 129]: Samolot po remoncie głównym przeprowadzonym w WZL – 2. Maszyna otrzymała nowy kamuflaż. Zwraca uwagę brak godła 1. elt – „Syręnkę”. W 2005 roku po lewej stronie kadłuba namalowano godło „kościuszkowskie”.
- [130]: Samolot nr 67 otrzymał godło „kościuszkowskie” w 2005 roku. W takim schemacie malowania samolot użytkowano do października 2008 roku.
- [131]: Mikojan MiG-29 2960526367, ‘67’ 1. eskadra lotnictwa taktycznego „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2004 r. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres).
- [132-136]: Samolot po poprawkach malowania wykonanych w październiku 2008 roku. Odnowienie powłoki lakierniczej było przeprowadzone przed wylotem do Szkocji na międzynarodowe ćwiczenia (ostatecznie z powodu złych warunków atmosferycznych wylot nie doszedł do skutku). Nowe plamy farby widoczne są pod kabiną pilota, na krawędziach skrzydeł oraz na wlotach powietrza do silników.
- [137]: Samolot „67” holowany na stanowisko prób silników, styczeń 2009 r.
- [138]: Przedlotowe przygotowania samolotu „67”, Mińsk Mazowiecki grudzień 2008 r.
- [139]: Powidz, czerwiec 1991 r. Samolot w malowaniu fabrycznym. Po obu stronach kadłuba umieszczono godło 1. PLM „Syręnkę”.
- [140]: Mikojan MiG-29 2960526370, ‘70’ Warszawa 70 lat” 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1991 r. Samolot w malowaniu fabrycznym z okolicznościami ozdobionym numerem bocznym. Akcent ten został namalowany z okazji 70-lecia 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, który powstał w 1921 r. i którego tradycje kontynuował 1. PLM. Okazjonalny napis został zamalowany a w jego miejsce w 1993 roku na lewej stronie wlotu powietrza do silnika zostało namalowane godło 2 klucza.
- [141]: Mikojan MiG-29 2960526370, ‘70’ 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1995 r.
- [142]: Obok godła pułku pojawiają się francuska flaga z datą 1995 poniżej (podobne były m. in. na samolotach nr 70 i 111). Nalepiono je na samolotach, które w 1995 poleciały z wizytą do Dijon na zaproszenie stacjonującej tam „2<sup>e</sup> Escadre”.
- [143]: Mińsk Mazowiecki, sierpień 1995 r. Samolot w malowaniu fabrycznym z licznymi poprawkami kamuflażu. Odnowiono powłokę lakierniczą na całym przodzie samolotu, na krawędziach natarcia skrzydeł a także u podstawy stateczników pionowych. Samolot w takim malowaniu został skierowany na remont główny w 1997 roku.
- [144]: DOL (Drogowy Odcinek Lotniskowy) Kliniska, czerwiec 1995 r.
- [145]: Mińsk Mazowiecki, październik 1995 r.
- [146]: Zdjęcie wykonane w 2000 roku. Samolot w malowaniu po I remoncie głównym przeprowadzonym w Lotniczych Zakładach remontowych nr 2 w Bydgoszczy. Egzemplarz jako pierwszy przeszedł pierwszy remont w Polsce i otrzymał specjalnie opracowany kamuflaż składający się trzech barw. Na samolocie namalowano godło „Syręnkę” po obu stronach kadłuba.
- [147]: MiG-29 nr „70” ozdobiony nazwiskiem dowódcy pułku, który pojawił na samolocie czasowo w trakcie ćwiczeń na DOL -u w Kliniskach 2000.
- [148, 149]: Samolot w malowaniu fabrycznym z poprawkami kamuflażu w przedniej części kadłuba, na lewej burcie. Radom 2001.
- [150]: Mikojan MiG-29 2960526370, ‘70’ 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1999 r. Samolot w kamuflażu po I remoncie głównym przeprowadzonym WZL – 2 w Bydgoszczy (1 okres). Mińsk Mazowiecki 2001 r.
- [151, 152]: Samolot w malowaniu po II remoncie przeprowadzonym w WZL – 2 w Bydgoszczy (2 okres). Samolot po zakończeniu prac został przekazany do 41. eskadry lotnictwa taktycznego w Malborku. Otrzymał godło 41. elt po obu stronach kadłuba. Malbork, czerwiec 2007 r.
- [153, 154]: Malbork, wrzesień 2008 r. [155]: Mińsk Mazowiecki, październik 2008 r. Z lewej „70”, obok „4103”.
- [156]: Mikojan MiG-29 2960526377, ‘77’ 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1997 r. Samolot w czeskim malowaniu z polskimi oznaczeniami.
- [157]: Samolot w malowaniu czeskim z naniesionym na wloty powietrza numerem bocznym „77” polskimi znakami rozpoznawczymi. Na maszynie pozostawiono tygrysi akcent na zewnętrznych, górnych powierzchniach stateczników pionowych. W styczniu 1996 roku naniesiono godło pułku po obu stronach przedniej części kadłuba, maj 1997 r.
- [158]: Samolot w malowaniu po I remoncie przeprowadzonym w WZL – 2 w Bydgoszczy. W 2004 roku pod kabiną pilota z lewej strony naniesiono godło „kościuszkowskie”. Łask, 2004 r.
- [159]: MiG-29 i Mirage 2000 we wspólnym locie, 2003 r.
- [160]: Mińsk Mazowiecki, czerwiec 2006 r.
- [161]: Samolot w styczniu 2006 roku otrzymał godło na statecznikach pionowych „PKW Orlik” oraz za kabiną pilota godło indywidualne atakującego ptaka z napisem „TOYO”. Dodatkowo maszynę pomalowano poprawiając kamuflaż na wszystkich górnych powierzchniach. Na końcówkach skrzydeł jasne plamy po wykonaniu prac doposażających w WZL – 2 w Bydgoszczy. W takim kamuflażu egzemplarz przekazano na remont do WZL – 2 w Bydgoszczy. Mińsk Mazowiecki, wrzesień 2006 r.
- [162]: Mińsk Mazowiecki, październik 2006 r.
- [163]: Samolot nr „77” po remoncie głównym w WZL-2 w Bydgoszczy w 2009 roku. Maszyna została przekazana z 1. elt do 41. elt celem uzupełnienia stanu liczbowego eskadry. Maszyna posiada godło 41. elt po obu stronach kadłuba pod kabiną pilota. Po lewej stronie wlotu powietrza namalowano godło „toruńska kaczka”, które jest emblematem klucza technicznego 41. elt.
- [164]: Godło 41. PLM, które przetrwało i zostało adnotowane na godło 41. elt. Emblemat przedstawia malborskiego Rycerza z fragmentem zamku w tarczy wpisanego w sylwetkę samolotu MiG-21. Obecnie stosowane jest na samolotach MiG-29 malborskiej eskadry.
- [165]: Samolot „77” w trakcie pełnienia dyżuru bojowego na lotnisku w Malborku. Maszyna posiada powieszony pod kadłubem pociski powietrze – powietrze średniego zasięgu R-73, wrzesień 2009 r.
- [166]: Mikojan MiG-29 2960526377, ‘77’ 41. elt, Malbork, 2009 r. Samolot w malowaniu poremontowym (2 okres).
- [167]: MiG-29 „77” sfotografowany w czerwcu 2009 na lotnisku w Malborku.
- [168]: Mikojan MiG-29 2960526383, ‘83’ 1 PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1996 r. Samolot w czeskim malowaniu z polskimi oznaczeniami.
- [169]: Wielkopolska, wrzesień 1997 r. Samolot w malowaniu czeskim z naniesionym na wloty powietrza numerem bocznym „83”, polskimi znakami rozpoznawczymi. Maszyna posiada tygrysi akcenty na zewnętrznych, górnych powierzchniach stateczników pionowych oraz godło 1. PLM „Syręnkę”. W 1997 roku naniesiono na tylną część kadłuba biały pas z okazji ćwiczeń pk. „Orli Szpon 97”.
- [170]: baza lotnicza w Powidzu, pokaz samolotów uczestniczących w ćwiczeniach „Orli Szpon 97”. 14/15 września 1997 r.
- [171]: Bydgoszcz 2002 r. Samolot w chwili przekazania na remont w 2002 roku nie posiadał białego pasa. Także szachownice umieszczone na samolocie zostały odwrócone o 90 stopni.
- [172]: Poznań – Krzesiny, wrzesień 2003 r. Samolot w kamuflażu po I remoncie. Egzemplarz po obu stronach kadłuba nie posiada godła „Syręnkę”.
- [173, 174]: Samolot po poprawkach malowania na lewej części kadłuba przed kabiną pilota. Samolot po obu stronach kadłuba otrzymał godło 1. elt „Syręnkę” oraz godło kościuszkowskie po lewej stronie samolotu pod kabiną pilota. Sierpień, 2006 r. [173], wrzesień, 2007 r. [174]. MiG-29

- „83” na lotnisku w Mińsku Mazowieckim. Samolot posiada godło 1. elt oraz godło „kościuszkowskie”. Dobrze widoczne poprawki malowania końcówek skrzydeł oraz na lewej burcie, pod kabiną pilota. Kolejne zdjęcia przedstawiają wygląd samolotu w latach: 2005 r. [175], 2006 r. [176,177], 2007 r. [178], sierpień 2008 r. [179]. Samolot po poprawkach malowania widocznych na wewnętrznych powierzchniach usterzenia pionowego. Mińsk Mazowiecki 8 sierpień 2007 r., kolejno od prawej do lewej egzemplarze: „83”, „54”, „111” [180], październik 2007 r. [181], wrzesień 2008 r., [182], październik 2008 r. [183]. Egzemplarz w 2009 roku trafił do remontu w WZL-2 w Bydgoszczy.
- [184]: Mikojan MiG-29 2960526389, ‘89’ 1. PLM, Mińsk Mazowiecki, 1997 r. Samolot w malowaniu czeskim z naniesionym numerem bocznym „89” i polskimi znakami rozpoznawczymi. Maszyna posiada tygrysi akcent na końcach stateczników pionowych. W styczniu 1996 roku naniesiono godło pułku po obu stronach przedniej części kadłuba. W 1997 roku naniesiono na tylną część kadłuba biały pas z okazji ćwiczeń pk „Orli Szpon 97”.
- [185]: Poznań – Krzesiny, maj 1996 r.  
 [186]: Poznań Krzesiny, wrzesień 1997 r.  
 [187]: Mińsk Mazowiecki, 1998 r.  
 [188]: Mikojan MiG-29 2960526389, ‘89’ 1. elt „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2004 r. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres).  
 [189]: Samolot z 1. elt w locie na dużej wysokości, 2004 r.  
 [190]: Samolot w malowaniu po pierwszym remoncie głównym w WZL – 2 w Bydgoszczy.  
 [191]: Łask, wrzesień, 2004 r.  
 [192]: Samolot po poprawkach malowania w lewej przedniej części kadłuba oraz na łączeniu osłony stacji radiolokacyjnej z kadłubem po lewej stronie. W takiej postaci trafił do WZL w Bydgoszczy. W 2005 roku samolot otrzymał po lewej stronie kadłuba godło „kościuszkowskie”. Mińsk Mazowiecki, październik 2005 r.  
 [193]: MiG-29 “89”. Dobrze widoczne nowe plamy farby w przedniej części kadłuba. Na samolocie widać ślady długotrwałej eksploatacji. Wrzesień 2008 r.  
 [194]: Mikojan MiG-29 2960526392, ‘92’ 1 PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1997 r. Samolot w czeskim malowaniu z polskimi oznaczeniami.  
 [195]: Mińsk Mazowiecki, październik 1997 r. Samolot w malowaniu czeskim. Maszyna posiada tygrysi akcent na końcach stateczników pionowych. W styczniu 1996 roku zamalowano czeski numer na stateczniku pionowym, oraz godło 1 Pułku z Zatkan. Kolejno naniesiono polskie znaki przynależności państwowej oraz po obu stronach przedniej części kadłuba godło pułku „Syrenkę”. W 1997 roku naniesiono na tylną część kadłuba biały pas z okazji ćwiczeń pk „Orli Szpon 97”.
- [196]: Mińsk Mazowiecki 1999 r. Samolot po I remoncie wykonanym w WZL – 2 w Bydgoszczy. Po przylocie do pułku naniesiono po obu stronach przedniej części kadłuba godło pułku „Syrenkę”.
- [197]: Powidz, wrzesień 2004 r.  
 [198]: Mikojan MiG-29 2960526392, ‘92’ 1 PLM „Warszawa”, “Warszawa”, “RIAT 2000”, Cottesmore, Wielka Brytania, lipiec 2000 r. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres).  
 [199-201]: Samolot po II remoncie przeprowadzonym w WZL – 2 przekazano do 41. eskadry lotnictwa taktycznego w Malborku. Maszyna posiada godło 41. elt po obu stronach kadłuba.  
 [202]: Mikojan MiG-29 2960526392, ‘92’ 41. elt, Malbork, 2008 r. Samolot w malowaniu poremontowym (2 okres).  
 [203-204]: Samolot nr 92 w locie na poligon Nadarzyce 17 września 2009 roku. Maszyna uzbrojona w zasobniki dwa B-8 z raketami niekierowanymi S-8 służące do atakowania celów naziemnych. Samolot z wymienioną osłoną stacji radiolokacyjnej.  
 [205] Samolot uzbrojony w wyrzutnię niekierowanych pocisków raketowych pod skrzydłami.  
 [206] Godło 41. elt.  
 [207]: Mikojan MiG-29 2960535105, ‘105’ 1. PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1992 r. Samolot w malowaniu rosyjskim, fabrycznym.  
 [208]: Dęblin, sierpień 1995 r. Samolot w malowaniu fabrycznym. Maszyna posiada godło 1. PLM „Syrenkę” po obu stronach kadłuba.  
 [209]: Maszyna nr „105” na lotnisku w Mierzęcicach. Samolot przygotowywany do wylotu na pokazy w Belgii. 1996 r. Ozdobiony jest godłem 2<sup>o</sup> Escadre.  
 [210]: Poznań – Krzesiny, czerwiec 1997 r. Samolot w malowaniu fabrycznym z poprawkami wykonanymi nową farbą na wlotach powietrza do silników. Samolot w 1997 roku uczestniczył w testach w Izraelu na czas, których zamalowano godło „Syrenkę” oraz znaki przynależności państwowej. Na stateczniku pionowym namalowano godło Izraelskiego Ośrodka Badawczego. Po zakończeniu testów godło to zamalowano. Po powrocie do kraju samolot ponownie otrzymał godło 1. PLM „Syrenkę” po obu stronach kadłuba. W takim malowaniu trafił na remont do WZL – 2 w Bydgoszczy.  
 [211]: Mikojan MiG-29 2960535105, ‘105’ 1 PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1994 r. Samolot w malowaniu fabrycznym (rosyjskim) z poprawkami. Maszyna świeżo po powrocie z testów w Izraelu. Na stateczniku pionowym widoczny ślad zamalowania godła Izraelskiego Ośrodka Badawczego oraz „Syrenki” po obu stronach kabiny pilota, oraz godło francuskiej 2<sup>o</sup> Escadre  
 [212] Mikojan MiG-29 2960535105, ‘105’ 1 PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1997 r.  
 [213]: Samolot nr „105” w malowaniu po I remoncie głównym wykonanym w WZL – 2 w Bydgoszczy październik 2005 r.  
 [214]: Maszyna w 2006 roku otrzymała godło „kościuszkowskie” po lewej stronie pod kabiną pilota, wrzesień 2007 r.  
 [215]: Mińsk Mazowiecki, październik 2008 r. Samolot w malowaniu po I remoncie. Maszyna posiada godło 1. elt „Syrenkę” po prawej stronie kadłuba odwróconą do kierunku lotu samolotu.  
 [216]: Mińsk Mazowiecki, sierpień 2008 r.  
 [217]: Mińsk Mazowiecki, październik 2008 r.  
 [218]: Mińsk Mazowiecki, wrzesień 2008 r.  
 [219]: Mikojan MiG-29 2960535105, ‘105’ 1. elt „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2008.  
 [220 - 222]: Samolot nr 105 podczas efektownego wznoszenia oraz w trakcie holowania na stanowisko postojowe lotniska w Mińsku Mazowieckim. Maszyna posiada po prawej stronie nadal odwróconą sylwetkę godła „Syrenki”. 2009 r.  
 [223, 224]: Samolot nr „105” w trakcie próby silników oraz chwile po starcie. Po lewej stronie kadłuba domalowano tradycyjną „Syrenkę” odwróconą przodem do kierunku lotu samolotu. Oprócz tego na lewej burcie samolotu pod kabiną pilota namalowano godło „kościuszkowskie” Mińsk Mazowiecki 2009 r.  
 [225]: Mikojan MiG-29 2960535108, ‘108’ 1 PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1992 r. Samolot w malowaniu fabrycznym (rosyjskim).  
 [226]: Samolot w malowaniu fabrycznym. Maszyna po obu stronach kadłuba ma namalowane godło 1. PLM „Syrenkę”. W 1993 roku egzemplarz ozdobiony godłem 2. klucza obok lewego numeru bocznego. Powidz 1991 r.  
 [227]: Mińsk Mazowiecki, czerwiec 1998 r. Samolot po poprawkach malowania na krawędziach skrzydeł, górnej części kadłuba, krawędziach stateczników pionowych oraz na łączeniach kadłuba ze skrzydłami. Maszyna posiada szary pas w miejscu łączenia osłony stacji radiolokacyjnej z kadłubem. Samolot po obu stronach kadłuba godło 1. PLM „Syrenkę” oraz godło 2. klucza obok lewego numeru bocznego  
 [228, 229]: Godło 2 klucza 1 eskadry malowane przed numerem taktycznym.  
 [230]: Mikojan MiG-29 2960535108, ‘108’ 1. elt „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2000 r. Samolot w malowaniu fabrycznym (rosyjskim).  
 [231]: Samolot po poprawkach malowania na krawędziach skrzydeł, górnej części kadłuba, krawędziach stateczników pionowych oraz na łączeniach kadłuba ze skrzydłami. Maszyna posiada szary pas w miejscu łączenia osłony stacji radiolokacyjnej z kadłubem. Samolot po obu stronach kadłuba posiada godło 1. PLM „Syrenkę” oraz godło 2. klucza obok lewego numeru bocznego. Samolot w takim malowaniu, lecz bez godła 2 klucza trafił na remont do WZL – 2 w Bydgoszczy. Mińsk Mazowiecki, luty 1997 r.  
 [232]: Poznań – Krzesiny, czerwiec 1997 r.  
 [233]: DOL, Kliniska 1999 r.  
 [234]: Samolot w malowaniu po I remoncie głównym wykonanym w WZL – 2 w Bydgoszczy. Maszyna otrzymała na lewej stronie kadłuba pod kabiną pilota godło „kościuszkowskie”. Brak godła 1. eskadry lotnictwa taktycznego „Syrenki”. Mińsk Mazowiecki, sierpień 2008 r.  
 [235]: Mińsk Mazowiecki, marzec 2007 r.  
 [236]: Mińsk Mazowiecki, czerwiec 2007 r.  
 [237]: Mińsk Mazowiecki, sierpień 2008 r.  
 [238, 239]: Maszyna nr 108 podczas przygotowań do lotu nocnego. Samolot posiada namalowane godło „Syrenkę” bez tarczy z numerem „1”. Mińsk Mazowiecki wrzesień 2009 r.  
 [240]: Samolot nr 108 przed startem. Pod skrzydłem widoczny pocisk szkolny UR – 60. Dobrze widoczne godło „Syrenka” bez namalowanej tarczy z numerem „1”.  
 [241, 242]: Maszyna nr 108 podczas lotu. Samolot posiada ostateczną wersję znaku eskadrowego „Syrenka” otrzymała tarczę z numerem 1. Zdjęcie wykonano z samolotu MiG-29 UB z numerem 28 w rejonie Wyszkowa podczas przygotowania do ćwiczenia walki w składzie pary. Grudzień 2009.  
 [243]: Mikojan MiG-29 2960535111, ‘111’ 1 PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1993 r. Samolot w malowaniu fabrycznym (rosyjskim).  
 [244]: Samolot nr 111 w locie w okolicach Mińska Mazowieckiego. Wrzesień 1997 r. Na połączeniu osłony stacji radiolokacyjnej z kadłubem pojawiła się biała opaska oraz liczne poprawki malowania.  
 [245]: Samolot po poprawkach malowania na krawędziach skrzydeł, górnej części kadłuba (od kabiny pilota aż po górną przestrzeń pomiędzy silnikami), u nasady stateczników pionowych oraz na łączeniach kadłuba ze skrzydłami. Samolot po obu stronach kadłuba posiada godło 1. PLM „Syrenkę”. W 1993 roku otrzymał godło 2. klucza obok lewego numeru bocznego.  
 [246]: Mikojan MiG-29 2960535111, ‘111’ 1 PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1993 r. Samolot w malowaniu fabrycznym (rosyjskim) z licznymi uzupełnieniami i poprawkami.  
 [247]: Samolot po uzupełnieniach malowania na krawędziach skrzydeł, górnej części kadłuba, nasady stateczników pionowych oraz na łączeniach kadłuba ze skrzydłami. Samolot otrzymał osłonę stacji radiolokacyjnej w kolorze szarym pocho-

- dążąc od innego egzemplarza. Po obu stronach kadłuba posiada godło 1. PLM „Syrenkę”. Ten MiG, takim malowaniu, lecz bez godła 2. klucza trafił na remont do WZL – 2 w Bydgoszczy, Mińsk Mazowiecki, marzec 1998 r.
- [248]: Mińsk Mazowiecki, maj 2000 r.
- [249]: Powidz 2000 r.
- [250]: Dęblin, sierpień 2003 r. Samolot w malowaniu po I remoncie głównym (pierwszy okres) przeprowadzonym w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy. Samolot bez „Syrenki” - godła 1. eskadry lotnictwa taktycznego „Syrenki”.
- [251]: Mińsk Mazowiecki, czerwiec 2006 r.
- [252]: Mińsk Mazowiecki 2006 r. Samolot maszyna na stateczniku ma już godło PKW Orlik.
- [253, 254]: Samolot w malowaniu po I remoncie oznakowany godłem Polskiego Kontyngentu Wojskowego „Orlik” oddelegowanego na Litwę w styczniu 2006 roku. Emblemat ten znajduje się na zewnętrznych powierzchniach obydwu stateczników pionowych. Samolot po obu stronach kadłuba za kabiną pilota posiada godło osobiste w postaci „Smoka” z napisem „ZUGI”. Na zamykanych wlotach powietrza do silnika namalowano oczy.
- [255, 256]: Samolot w malowaniu po I remoncie z godłami PKW „Orlik” ozdobiony po lewej stronie kadłuba godłem „kościuszkowskim”.
- [257]: Mikojan MiG-29 2960535111, '111'. Samolot ozdobiony godłem osobistym por. Grzegorza „Zugi” Zugaja. 1. elt „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2006. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres).
- [258]: Start samolotu nr 111 z użyciem dopalaczy, Mińsk Mazowiecki, październik 2008 r.
- [259]: Samolot poprawkach malowania i pozostawieniami po izraelskim epizodzie egzemplarza z okazji ćwiczeń pk. „Orli Szpon 97” otrzymał biały pas odblaskowy w tylnej części kadłuba. Poznań – Krzesiny, wrzesień 1997 r.
- [260]: „114” w locie na małej wysokości, wrzesień 1997 r.
- [261]: Kolejne zdjęcie MiGa-29 „114” w locie, październik 1998 r.
- [262]: Mikojan MiG-29 2960535114, '114'. Samolot płk. pil. Stefana Rutkowskiego, dowódcy 1 eskadry lotnictwa taktycznego „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2007 r. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres).
- [263-264]: Maszyna nr 114 w kamuflażu poremontowym (WZL – 2 w Bydgoszczy). Mińsk Mazowiecki: marzec 2007 r.
- [265]: Mińsk Mazowiecki wrzesień 2008 r.
- [266, 268]: Poznań – Krzesiny, maj 2008 r., [267] Mińsk Mazowiecki, styczeń 2009 r.
- [269]: Samolot nr 114 w locie nad chmurami, sierpień 2009 r. Maszyna otrzymała okazjonalny napis w 20 rocznicę wprowadzenia do służby maszyn MiG-29 w polskim lotnictwie wojskowym.
- [270]: Napis naniesiony przez techników 1. eskadry z okazji 20 lat samolotu MiG-29 w Polsce. Napis został umieszczony w lewej wnęcie podwozia głównego
- [271-274]: Elementy samolotu MiG-29 z dobrze widocznymi poprawkami malowania, Mińsk Mazowiecki, sierpień 2009 r.
- [275]: Samolot w rosyjskim malowaniu fabrycznym. Maszyna posiada godło 1. PLM „Syrenkę” po obu stronach kadłuba. Poznań – Krzesiny 1991 r.
- [276, 277]: Samolot w rosyjskim malowaniu fabrycznym. Maszyna ozdobiona malowaniem okolicznościowym na górnej powierzchni kadłuba w postaci godła 2 Pułku z Dijon – Longvic. Na zewnętrznych statecznikach pionowych znajdują się trójkolorowe wstęgi francuskie wraz z godłem pułku z Dijon. Samolot posiada godło 1. PLM „Syrenkę” po obu stronach kadłuba, październik 1994 r.
- [278]: Mikojan MiG-29 2960535115, '115' 1 PLM „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 1994 r. Samolot w malowaniu fabrycznym (rosyjskim) z dodatkowymi oznaczeniami.
- [279-281]: Pozostająca nadal w okazjonalnym malowaniu maszyna nr 115 na lotnisku w Mińsku Mazowieckim w trakcie przygotowywania do lotu. Maj 1996 r.
- [282]: Mikojan MiG-29 2960535115, '115' - 1 PLM „Warszawa”, testowany w 253. dywizjonie „Negev” Izraelskich Sił Powietrznych w bazie Ramon na pustyni Negev. Izrael, kwiecień/maj 1997 r. W malowaniu podczas pobytu na testach w Izraelu na pustyni Negev. Samolot ma zamalowane polskie znaki przynależności państwowej oraz godło „Syrenkę” po obu stronach przedniej części kadłuba. Na zewnętrznych powierzchniach statecznika pionowego pojawiły się godła izraelskiego ośrodka doświadczalnego.
- [283]: Dęblin sierpień 1998 r. Samolot po powrocie z Izraela otrzymał ponownie znaki przynależności państwowej oraz godło „Syrenkę” po obu stronach przedniej części kadłuba. Samolot po licznych poprawkach malowania na krawędziach i górnych powierzchniach skrzydeł, na ich łączeniach z kadłubem, statecznikach pionowych oraz w okolicach kabiny pilota. Maszyna nadal z pozostałościami po izraelskim epizodzie
- [284]: Samolot nr 115 w locie na dużej wysokości. Dobrze widoczne poprawki malowania na skrzydłach i ślady po zamalowanym godle okolicznościowym. Samolot ma zmienioną osłonę stacji radiolokacyjnej wraz z poprawkami nową farbą.
- [285]: Mikojan MiG-29 2960535115, '115' 1. elt „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2002 r. Samolot z zamalowanymi dodatkowymi oznaczeniami.
- [286, 287]: Samolot nr 115 kołuje po lotnisku w Mińsku Mazowieckim kwiecień 2006 r. „115” po pierwszym remoncie głównym w WZL w Bydgoszczy. Po powrocie do jednostki na egzemplarzu nie naniesiono godła 1. elt „Syrenki”. Otrzymał za to na lewej stronie kadłuba pod kabiną pilota godło „kościuszkowskie”. Mińsk Mazowiecki kwiecień 2006 [286], październik 2005 [287].
- [288]: Ppłk dypl. Robert Cierniak w kabinie MiG-29 nr 115. Samolot ma namalowane nazwisko i godło osobiste pilota. Dokonano tego podczas pobytu samolotu na Litwie, 8 maja 2006 r.
- [289]: Samolot po obu stronach kadłuba, za kabiną pilota posiada godło osobiste pilota w postaci czterolistnej koniczyny, a z lewej strony kadłuba godło „kościuszkowskie” 1. elt. Na zamykanych wlotach powietrza do silników namalowano oczy. Z okazji Zlotu Dowódców w maju 2006 roku pod kabiną pilota pojawił się stopień, nazwisko i pseudonim ówczesnego dowódcy 1. eskadry lotnictwa taktycznego: ppłk dypl. pil. R. Cierniak c/s „Skuter”.
- [290]: Mikojan MiG-29 2960535115, '115' ppłk. pil Roberta „Skutera” Cierniaka, 1. elt „Warszawa”, Mińsk Mazowiecki, 2008 r. Samolot w malowaniu poremontowym (1 okres) z dodatkowymi oznaczeniami.
- [291]: Samolot nr 115 podczas kołowania, Mińsk Mazowiecki marzec 2007 r.
- [292]: Samolot w malowaniu po pierwszym remoncie z godłem Polskiego Kontyngentu Wojskowego „Orlik” oddelegowanego na Litwę. Godło osobiste czterolistną koniczynę oraz z godło „kościuszkowskie” lewej strony zamalowano w lipcu 2008 roku. Związane to było z odnowieniem powłoki lakierniczej całej przedniej części kadłuba. Na zamykanych wlotach powietrza do silników pozostał wizerunek oczu.
- [293]: Samolot w malowaniu po pierwszym remoncie z przemalowaną całą przednią częścią kadłuba. Na samolocie pozostało godło Polskiego Kontyngentu Wojskowego „Orlik” oraz na zamykanych wlotach powietrza do silników wizerunek oczu. Pod koniec lipca egzemplarz otrzymał godło 1. elt „Syrenkę” tylko po prawej stronie kadłuba odwróconą w stosunku do kierunku lotu. Mińsk Mazowiecki, sierpień 2008 r.
- [294]: Mińsk Mazowiecki, grudzień 2009 r.
- [295]: Widok na przednią tablicę przyrządów w kabinie MiGa-29. U góry dobrze widoczny wyświetlacz przezierny HUD.
- [296-297]: Wnętrze kabiny pilota samolotu MiG-29 „89”. Zdjęcia wykonano w 2004 roku.
- [298]: Na zdjęciu górnym widoczna lewa burta samolotu „89” z manetką przepustnicy (DSS)
- [299]: Dolne zdjęcie przedstawia węzeł energetyczny prądu stałego E-50.

Lp	Nr burtowy	Nr seryjny	Czeski nr boczny	Przebieg służby	Malowanie	Uwagi
1	38	2960532038	3810	22.12.1995 – 31.12.1998 – 1. PLM 31.12.1998 – 22.02.2000 – WZL – 2 23.02.2000 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 07.07.2006 – 1. elt 07.07.2007 – 24.07.2009 – WZL – 2 24.07.2009 – 1. elt	Kamuflaż czeski  Kamuflaż poremontowy (1 okres)  Kamuflaż poremontowy (2 okres)	20.01.2006 r. po starciu w samolocie odpadła osłona kabiny. Pilot por Grzegorz Czubski po niezbędnym wypracowaniu paliwa bezpiecznie wylądował na lotnisku. Maszyna po naprawie powróciła do służby. Przyłot po II remoncie 24.07.2009 r. Samolot pilotował kpt. Tadeusz Grzeszok. (Patrz str. 14).
2	40	2960532040	4012	08.01.1996 – 13.10.1999 – 1. PLM 13.10.1999 – 17.08.2001 – WZL – 2 17.08.2001 – 11.12.2009 – 1. elt 11.12.2009 – WZL – 2	Kamuflaż czeski  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	Maszyna uczestniczyła w misji PKW „Orlik” w 2006 roku. Samolot w trakcie II remontu głównego. (Patrz str. 22).
3	54	2960532054	5414	08.01.1996 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 05.04.2001 – 1. elt 06.04.2001 – 11.12.2003 – WZL – 2 19.12.2003 – 18.11.2009 – 1. elt 18.11.2009 – WZL – 2	Kamuflaż czeski  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	Maszyna uczestniczyła w misji PKW „Orlik” w 2006 roku. Samolot w trakcie II remontu głównego. (Patrz str. 24).

# Polish Wings

Lp	Nr bur-towy	Nr seryjny	Czeski nr boczny	Przebieg służby	Malowanie	Uwagi
4	56	2960532056	5616	08.01.1996 – 26.01.1999 – 1. PLM 26.01.1999 – 11.04.2000 – WZL – 2 11.04.2000 – 23.04.2008 – 1. elt 23.04.2008 – 20.11.2009 – WZL – 2 20.11.2009 – 1. elt	Kamuflaż czeski  Kamuflaż poremontowy (1 okres)  Kamuflaż poremontowy (2 okres)	Maszyna uczestniczyła w misji PKW „Orlik” w 2006 roku jako samolot zapasowy. Samolot po II remoncie głównym. (Patrz str. 28).
5	59	2960532059	5918	22.12.1995 – 25.01.1999 – 1. PLM 26.01.1999 – 31.07.2000 – WZL – 2 31.07.2000 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 07.08.2008 – 1. elt 07.08.2008 – WZL – 2	Kamuflaż czeski  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	17.10.2000 roku podczas lotu doszło do uszkodzenia hydrauliki. Awaryjne lądowanie zakończone zatrzymaniem w ATU-2M (urządzenie hamujące samolot po opuszczeniu pasa). Samolot po naprawie powrócił do służby. (Patrz str. 32).
6	65	2960526365	-	21.07.1989 – 05.02.1998 – 1. PLM 08.02.1998 – 18.05.1999 – WZL – 2 18.05.1999 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 19.03.2007 – 1. elt 19.03.2007 – 12.12.2008 – WZL – 2 12.12.2008 – 12.12.2008 – 1. elt 12.12.2008 – 41. elt	Kamuflaż fabryczny (radziecki)  Kamuflaż poremontowy (1 okres)  Kamuflaż poremontowy (2 okres)	Samolot w trakcie prób odbiorczych uległ awarii. Dyslokacji mieli dokonać piloci 1.elt i dlatego trafił na stan tej eskadry. Ostatecznie odebrał go personel 41.elt i przetransportował go 17/12/2008. (Patrz str. 35).
7	66	2960526366	-	17.07.1989 – 26.06.1997 – 1. PLM 26.06.1997 – 18.01.1999 – WZL – 2 18.01.1999 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 07.12.2006 – 1. elt 07.12.2006 – 22.02.2008 – WZL – 2 22.02.2008 – 41. elt	Kamuflaż fabryczny (radziecki)  Kamuflaż poremontowy (1 okres)  Kamuflaż poremontowy (2 okres)	04.09.2001 r. podczas lotu doszło do uszkodzenia hydrauliki. Uszkodzony samolot pilotowany przez kpt. Roberta Kozaka lądował z jednym wysuniętym kołem podwozia głównego. Samolot skreślił z osi pasa i zatrzymał się na trawie. Samolot po naprawie powrócił do służby. Przyłot do Malborka z WZL – 2 25.02.2008 r. Rzeczywista dyslokacja nastąpiła w kilka dni po przesunięciu formalnym wykazanym w dokumentach. (Patrz str. 38).
8	67	2960526367	-	17.07.1989 – 31.03.2000 – 1. PLM 31.03.2000 – 14.02.2002 – WZL – 2 21.03.2002 – 23.04.2009 – 1. elt 23.04.2009 – WZL – 2	Kamuflaż fabryczny (radziecki)  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	Samolot w trakcie II remontu głównego. (Patrz str. 41).
9	70	2960526370	-	14.07.1989 – ??12.1996 – 1. PLM 15.12.1997 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 06.01.2006 – 1. elt 06.01.2006 – 26.04.2007 – WZL – 2 26.04.2007 – 41. elt	Kamuflaż fabryczny (radziecki)  Kamuflaż poremontowy (1 okres)  Kamuflaż poremontowy (2 okres)	Dyslokacji mieli dokonać piloci 1.elt i dlatego trafił na stan tej eskadry. Z przyczyn technicznych pozostał w Bydgoszczy, gdzie ostatecznie odebrał go personel 41.elt. (Patrz str. 46).
10	77	2960526377	7702	22.12.1995 – 31.12.1998 – 1. PLM 31.12.1998 – 18.10.1999 – WZL – 2 18.10.1999 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 08.08.2007 – 1. elt 08.08.2007 – 22.12.2008 – WZL – 2 22.12.2008 – 22.12.2008 – 1. elt 22.12.2008 – 41. elt	Kamuflaż czeski  Kamuflaż poremontowy (1 okres)  Kamuflaż poremontowy (2 okres)	W trakcie lotu w okolicach Mińska Mazowieckiego w dniu 2 marca 2007 roku samoloty rozpoczęły lądowanie. Na północnym-wschodzie od lotniska znajdowała się rozbudowana chmura burzowa. MiG-29 pil. Adama Rogalskiego przeleciał przez chmurę i wylądował. MiG-29 nr 77 kpt. pil. Tomasza Jatczaka wszedł w chmurę burzową i został uderzony piorunem kulistym, który wpadł środka kabiny. Po wylądowaniu i przeglądzie stwierdzono uszkodzenie kabli elektrycznych i podzespołów elektronicznych. Maszyna po naprawie wróciła do lotów. Po remoncie w 2008 w WZL dyslokacji samolotu mieli dokonać piloci 1.elt i dlatego trafił na stan tej eskadry. Ostatecznie odebrał go personel 41.elt. Przyłot do Malborka z WZL – 2 13.01.2009 r. Rzeczywista dyslokacja nastąpiła w kilkanaście dni po przesunięciu formalnym wykazanym w dokumentach. (Patrz str. 50).
11	83	2960526383	8304	08.01.1996 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 01.01.2002 – 1. elt 02.01.2002 – 20.12.2001 – WZL – 2 21.01.2003 – 26.06.2009 – 1. elt 26.06.2009 – WZL – 2	Kamuflaż czeski  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	Maszyna posiadał białe pasy na statecznikach pionowych z okazji ćwiczeń „Orli Szpon 97”. (Patrz str. 54).
12	89	2960526386	8906	29.12.1995 – 10.07.1999 – 1. PLM 10.07.1999 – 04.12.2000 – WZL – 2 04.12.2000 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 13.10.2008 – 1. elt 13.10.2008 – WZL – 2	Kamuflaż czeski  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	Maszyna posiadał białe pasy na statecznikach pionowych z okazji ćwiczeń „Orli Szpon 97”. (Patrz str. 58).
13	92	2960526392	9207	22.12.1995 – 31.12.1998 – 1. PLM 31.12.1998 – 20.05.1999 – WZL – 2 21.05.1999 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 05.12.2006 – 1. elt 05.12.2006 – 05.03.2008 – WZL – 2 05.03.2008 – 41. elt	Kamuflaż czeski  Kamuflaż poremontowy (1 okres)  Kamuflaż poremontowy (2 okres)	Maszyna posiadał białe pasy na statecznikach pionowych z okazji ćwiczeń „Orli Szpon 97”. (Patrz str. 61).
14	105	2960535105	-	02.10.1990 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 27.09.2002 – 1. elt 28.09.2002 – 04.02.2005 – WZL – 2 04.02.2005 – 1. elt	Kamuflaż fabryczny (radziecki)  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	Egzemplarz testowany w 1997 roku w ośrodku badawczym na pustyni Negev w Izraelu. (Patrz str. 65).
15	108	2960535108	-	02.10.1990 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 06.09.2002 – 1. elt 07.09.2002 – 29.12.2004 – WZL – 2 29.12.2004 – 1. elt	Kamuflaż fabryczny (radziecki)  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	(Patrz str. 71).
16	111	2960535111	-	02.10.1990 – 08.09.2000 – 1. PLM 09.09.2000 – 04.06.2003 – WZL – 2 09.06.2003 – 1. elt	Kamuflaż fabryczny (radziecki)  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	Maszyna uczestniczyła w misji PKW „Orlik” w 2006 roku. (Patrz str. 76).
17	114	2960535114	-	02.10.1990 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 27.09.2002 – 1. elt 27.09.2002 – 12.05.2005 – WZL – 2 12.05.2005 – 1. elt	Kamuflaż fabryczny (radziecki)  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	Egzemplarz testowany w 1997 roku w ośrodku badawczym na pustyni Negev w Izraelu. Maszyna posiadał białe pasy na statecznikach pionowych z okazji ćwiczeń „Orli Szpon 97”. (Patrz str. 81).
18	115	2960535115	-	02.10.1990 – 01.01.2001 – 1. PLM 01.01.2001 – 22.10.2002 – 1. elt 07.11.2002 – 27.07.2005 – WZL – 2 27.07.2005 – 1. elt	Kamuflaż fabryczny (radziecki)  Kamuflaż poremontowy (1 okres)	Egzemplarz testowany w 1997 roku w ośrodku badawczym na pustyni Negev w Izraelu. Maszyna uczestniczyła w misji PKW „Orlik” w 2006 roku. (Patrz str. 85).