

Polskie F-16 w ocenie gen. Andrzeja Błasika

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 24 stycznia 2008

W dostarczonych do Polski samolotach F-16 C/D odnotowano w sumie 1117 awarii, usterek i niesprawności - ujawnił 23 stycznia 2008 posłom sejmowej Komisji Obrony Narodowej dowódca Sił Powietrznych, gen. broni. pil. Andrzej Błasik.

Sprawność techniczna floty naszych F-16w 2007 sięgała 75-80%. Gen. Błasik liczy, że w

281 niesprawności wykryto podczas przeglądów odbiorczych przeprowadzonych na naszych lotniskach. 393 dalsze odkryto podczas bieżącej obsługi samolotów, zaś 343 - niestety - dały o sobie znać w czasie zadań wykonywanych w powietrzu nad Polską. W 4 przypadkach awarie zmusiły pilotów do przerywania lotów i szybkich lądowań.

Generał Błasik wyraźnie dał do zrozumienia, że ten bilans obciąża zdecydowanie konto producenta - koncernu Lockheed Martin. Polsce dostarczono już 33 maszyny, 15 pozostałych przylecieć ma w 2008. 2 świeżo dostarczone samoloty przechodzą obecnie przegląd odbiorczy i ich ewentualne usterki na razie nie zostały wliczone do sprawozdania gen. Błasika. 2 myśliwce wylatały już nad Polską ponad 200 godzin i czeka je przegląd. W 2007, po korekcie planu lotów, myśliwce spędziły w sumie w powietrzu 2480 godzin (pierwotnie planowano 2130).

Dowódca polskich wojsk lotniczych szacuje, że dopiero w 2009 będziemy mieli tylu wyszkolonych pilotów, gotowych do prowadzenia walki na naszych F-16, ile samolotów, czyli 48. W 2012 osiągniemy proporcję 1,5 pilota na każdego naszego F-16.

Do końca 2008 gotowość osiągnie 35 pilotów. 12 będzie miało uprawnienia instruktorskie, a 28 pełne kwalifikacje do posługiwania się całą gamą uzbrojenia podwieszanego. W 2008 F-16 spędzić mają w powietrzu nad Polską 4800 godzin.

Szkolenie i trening operacyjno-taktyczny personelu latającego, a także wyszkolenie obsługi naziemnej, to obecnie największa bolączka naszego lotnictwa wojskowego. Nadal szkoli się pilotów naszych F-16 w USA (obecnie 21), gdzie cały cykl podstawowy i zaawansowany pochłania od 2,5 do 3 mln USD na osobę. Kluczowymi zagadnieniami dla uruchomienia procesu szkolenia i treningu w Polsce są: zakup 16-18 maszyn zaawansowanego szkolenia i treningu taktycznego, na co trzeba wydać - wedle ocen gen. Błasika - od 240 do 300 mln Euro, modernizacja obecnych turbośmigłowych samolotów treningowych PZL-EADS 130 Orlik oraz kompletna reorganizacja cyklu studiów w dęblińskiej szkole Orłąt.

Przejdzie do własnego cyklu szkolenia i przygotowania operacyjnego pilotów F-16, wedle najnowszego planu naszych wojsk lotniczych, byłoby możliwe w 2012, jeśli już w 2008 uruchomimy proces wyboru nowoczesnego samolotu szkolenia i treningu taktycznego, a w 2009 podpiszemy kontrakt na dostawę wyselekcjonowanych maszyn. Według wstępnych szacunków, najbardziej odpowiadałyby naszym oczekiwaniom nowe Hawki 128, na drugim miejscu znalazły się Aermacchi 346, na trzecim: koreańskie T-50.

Aby uzyskać wymagany przez nas standard nowoczesnej kabiny (Glass Cockpit) w proponowanym nam używanych, starszych fińskich Hawkach, należy wydać 72-80 mln, w czeskich L-159 - 110 mln, zaś amerykańskich T-38 aż 180 mln Euro.

Powołano już specjalny zespół do opracowania wymagań stawianych naszym przyszłym nowoczesnym samolotom zaawansowanego szkolenia i treningu taktycznego. Co jest pierwszym krokiem w stronę uruchomienia oficjalnego przetargu.

Gen. Błasik przedstawił planowany schemat szkolenia pilota myśliwskiego, po wprowadzeniu nowego samolotu treningowego (Iskry ostatecznie wychodzą z linii w 2012):

- 20 godzin w aeroklubie na samolotach turystycznych,
- 80 godzin za sterami Orlika z systemem Garmin w Dęblinie,
- 70 godzin za sterami Orlika Glass Cockpit,
- 80-100 godzin za sterami nowoczesnego samolotu zaawansowanego szkolenia i treningu taktycznego.

Po takim cyklu lotnik trafiłby do jednostki z tytułem inżyniera pilota i stopniem podporucznika, gdzie dalej szkoliłby się na F-16.

Istotnym problemem jest brak wykwalifikowanych instruktorów do prowadzenia szkolenia i treningu na symulatorach. Ale najgorzej jest z technikami i specjalistami obsługi naziemnej, wojsko bowiem nie stwarza interesujących finansowych perspektyw pracy. Brakuje mieszkań dla 250 mechaników. Według amerykańskich specyfikacji, do obsługi naszych F-16 potrzebujemy aż 1110 specjalistów naziemnych. Pod koniec bieżącego roku będzie ich tylko 780. Szkolenie każdego z nich w USA kosztuje ok. 300 tys. USD. Do roli instruktora mechaników przygotowuje się obecnie w USA 50 osób, które będą w przyszłości prowadzili cykle przygotowujące w Dęblinie.

Gen. Błasik poinformował posłów, że w 2010 będziemy musieli wystawić do wspólnych operacji sojuszniczych (zobowiązania NATO) 2 samoloty F-16, wraz z załogami, gotowe do działań myśliwskich i 2 dalsze do operacji wsparcia (z pełną gamą uzbrojenia do walki z celami naziemnymi).

Wymaga to również ćwiczenia pilotów w procedurach pobierania paliwa w powietrzu. Wszyscy nasi lotnicy szkoleni w USA mają takie operacje przećwiczone, ale należy podtrzymywać ich zdolności. Można to zrobić tylko podczas treningu. Wojska lotnicze podpisały porozumienie z US Air Force, które umożliwi naszym pilotom przynajmniej jeden lot z operacją uzupełniania paliwa z maszyn amerykańskich w Europie. Od 1 stycznia 2008, na mocy porozumienia z państwami NATO, możemy również korzystać na tym polu z lotów z tankowcami europejskich państw atlantyckich. To jednak tylko półśrodki.

Gen. Błasik oficjalnie podał, że w preliminarzu budżetowym na lata 2007-2012 zarezerwowano, wedle planów Sztabu Generalnego, 450 mln zł na dwa pierwsze w historii polskiego lotnictwa wielozadaniowe samoloty transportowo-tankujące. Wydaje się właściwe, aby pełniły one także rolę maszyn dużego zasięgu do transportu VIP-ów.



Sprawność techniczna floty naszych F-16w 2007 sięgała 75-80%. Gen. Błasik liczy, że w 2008 osiągnie ona 90% / Zdjęcie: Artur Weber MON

281 niesprawności wykryto podczas przeglądów odbiorczych przeprowadzonych na naszych lotniskach. 393 dalsze odkryto podczas bieżącej obsługi samolotów, zaś 343 - niestety - dały o sobie znać w czasie zadań wykonywanych w powietrzu nad Polską. W 4 przypadkach awarie zmusiły pilotów do przerwania lotów i szybkich lądowań.

Generał Błasik wyraźnie dał do zrozumienia, że ten bilans obciąża zdecydowanie konto producenta - koncernu Lockheed Martin. Polsce dostarczono już 33 maszyny, 15 pozostałych przylecieć ma w 2008. 2 świeżo dostarczone samoloty przechodzą obecnie przegląd odbiorczy i ich ewentualne usterki na razie nie zostały wliczone do sprawozdania gen. Błasika. 2 myśliwce wylatały już nad Polską ponad 200 godzin i czeka je przegląd. W 2007, po korekcie planu lotów, myśliwce spędziły w sumie w powietrzu 2480 godzin (pierwotnie planowano 2130).

Dowódca polskich wojsk lotniczych szacuje, że dopiero w 2009 będziemy mieli tylu wyszkolonych pilotów, gotowych do prowadzenia walki na naszych F-16, ile samolotów,

czyli 48. W 2012 osiągniemy proporcję 1,5 pilota na każdego naszego F-16.

Do końca 2008 gotowość osiągnie 35 pilotów. 12 będzie miało uprawnienia instruktorskie, a 28 pełne kwalifikacje do posługiwania się całą gamą uzbrojenia podwieszanego. W 2008 F-16 spędzić mają w powietrzu nad Polską 4800 godzin.

Szkolenie i trening operacyjno-taktyczny personelu latającego, a także wyszkolenie obsługi naziemnej, to obecnie największa bolączka naszego lotnictwa wojskowego. Nadal szkoli się pilotów naszych F-16 w USA (obecnie 21), gdzie cały cykl podstawowy i zaawansowany pochłania od 2,5 do 3 mln USD na osobę. Kluczowymi zagadnieniami dla uruchomienia procesu szkolenia i treningu w Polsce są: zakup 16-18 maszyn zaawansowanego szkolenia i treningu taktycznego, na co trzeba wydać - wedle ocen gen. Błasika - od 240 do 300 mln Euro, modernizacja obecnych turbośmigłowych samolotów treningowych PZL-EADS 130 Orlik oraz kompletna reorganizacja cyklu studiów w dęblińskiej szkole Orłąt.

Przejdzie do własnego cyklu szkolenia i przygotowania operacyjnego pilotów F-16, wedle najnowszego planu naszych wojsk lotniczych, byłoby możliwe w 2012, jeśli już w 2008 uruchomimy proces wyboru nowoczesnego samolotu szkolenia i treningu taktycznego, a w 2009 podpiszemy kontrakt na dostawę wyselekcjonowanych maszyn. Według wstępnych szacunków, najbardziej odpowiadałyby naszym oczekiwaniom nowe Hawki 128, na drugim miejscu znalazły się Aermacchi 346, na trzecim: koreańskie T-50.

Aby uzyskać wymagany przez nas standard nowoczesnej kabiny (Glass Cockpit) w proponowanym nam używanych, starszych fińskich Hawkach, należy wydać 72-80 mln, w czeskich L-159 - 110 mln, zaś amerykańskich T-38 aż 180 mln Euro.

Powołano już specjalny zespół do opracowania wymagań stawianych naszym przyszłym nowoczesnym samolotom zaawansowanego szkolenia i treningu taktycznego. Co jest pierwszym krokiem w stronę uruchomienia oficjalnego przetargu.

Gen. Błasik przedstawił planowany schemat szkolenia pilota myśliwskiego, po wprowadzeniu nowego samolotu treningowego (Iskry ostatecznie wychodzą z linii w 2012):

Po takim cyklu lotnik trafiłby do jednostki z tytułem inżyniera pilota i stopniem podporucznika, gdzie dalej szkoliłby się na F-16.

Istotnym problemem jest brak wykwalifikowanych instruktorów do prowadzenia szkolenia i treningu na symulatorach. Ale najgorzej jest z technikami i specjalistami obsługi naziemnej, wojsko bowiem nie stwarza interesujących finansowych perspektyw pracy. Brakuje mieszkań dla 250 mechaników. Według amerykańskich specyfikacji, do

obsługi naszych F-16 potrzebujemy aż 1110 specjalistów naziemnych. Pod koniec bieżącego roku będzie ich tylko 780. Szkolenie każdego z nich w USA kosztuje ok. 300 tys. USD. Do roli instruktora mechaników przygotowuje się obecnie w USA 50 osób, które będą w przyszłości prowadzili cykle przygotowujące w Dęblinie.

Gen. Błasik poinformował postów, że w 2010 będziemy musieli wystawić do wspólnych operacji sojuszniczych (zobowiązania NATO) 2 samoloty F-16, wraz z załogami, gotowe do działań myśliwskich i 2 dalsze do operacji wsparcia (z pełną gamą uzbrojenia do walki z celami naziemnymi).

Wymaga to również ćwiczenia pilotów w procedurach pobierania paliwa w powietrzu. Wszyscy nasi lotnicy szkoleni w USA mają takie operacje przećwiczone, ale należy podtrzymywać ich zdolności. Można to zrobić tylko podczas treningu. Wojska lotnicze podpisały porozumienie z US Air Force, które umożliwi naszym pilotom przynajmniej jeden lot z operacją uzupełniania paliwa z maszyn amerykańskich w Europie. Od 1 stycznia 2008, na mocy porozumienia z państwami NATO, możemy również korzystać na tym polu z lotów z tankowcami europejskich państw atlantyckich. To jednak tylko półśrodki.

Gen. Błasik oficjalnie podał, że w preliminarzu budżetowym na lata 2007-2012 zarezerwowano, wedle planów Sztabu Generalnego, 450 mln zł na dwa pierwsze w historii polskiego lotnictwa wielozadaniowe samoloty transportowo-tankujące. Wydaje się właściwe, aby pełniły one także rolę maszyn dużego zasięgu do transportu VIP-ów.