

## C-27J dla Afganistanu

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 25 stycznia 2008

**W czasie rutynowej konferencji prasowej w Kabulu, gen. bryg. Jay H. Lindell, odpowiedzialny za odbudowę afgańskich wojsk lotniczych, poinformował, że od 2009 rozpoczną się dostawy 20 samolotów transportowych Alenia C-27J.**

Jeden z trzech posiadanych przez KL transportowych An-32. Wiosną tego roku dołączą c

Obecnie Afgańska Armia Narodowa liczy prawie 60 tys. żołnierzy, zgrupowanych w 6 korpusach, które jednak są odpowiednikami dowództw okręgów, a nie jednostkami operacyjnymi. Jedno z tych dowództw otrzymało nazwę Korpusu Lotniczego (KL) i grupuje wszystkie jednostki lotnictwa wojskowego, które udało się zreorganizować po okresie dezorganizacji w latach wojny domowej. W przyszłości, ma ponownie stać się samodzielnym rodzajem sił zbrojnych.

Lotnictwo wojskowe do 2005 praktycznie nie istniało. Później weszło w okres stosunkowo intensywnej rozbudowy przy pomocy instruktorów amerykańskich, dotacji USA i sprzętu dostarczanego przez państwa byłego bloku wschodniego. Obecnie służy w nim 1950 żołnierzy. Są wspierani i dowodzeni przez 133 instruktorów amerykańskich.

W wyposażeniu znajdują się 2 szkolno-bojowe odrzutowce Aero L-39 Albatros (pokazywane przy każdym święcie państwowym), 2 transportowe An-26 i 3 An-32, a także śmigłowce, będące schedą po czasach ZSRS: 6 uderzeniowych maszyn rodziny Mi-24 oraz 7 transportowych rodziny Mi-8.

Według wypowiedzi Adbula Rahima Wardaka, ministra obrony Afganistanu, z kwietnia 2007, Kabul chciał posiadać lotnictwo oparte na ok. 200 statkach powietrznych, sprowadzonych dzięki finansowej pomocy USA do 2012. Jednak gen. Jay H. Lindell, dowódca Combined Air Power Transition Force, powiedział wczoraj, że jego celem jest osiągnięcie w ciągu 8 lat samodzielności przez miejscowe lotnictwo wojskowe, w którym - do tego czasu - winno służyć 7400 żołnierzy, wyposażonych w 112 statków powietrznych.

Oprócz obecnie posiadanego sprzętu KL może liczyć na donacje i dostawy z państw byłego układu warszawskiego. Już w sierpniu 2007 sprowadzono z Czech 6 Mi-35. Z tego kraju do Afganistanu dotrze także tyleż Mi-17. Kolejnych 10 Mi-17 dostarczą Zjednoczone Emiraty Arabskie, a 1 egz. - Słowacja. Natomiast wiosną 2008 Ukraińcy rozpoczną przekazywanie 4 An-32. Amerykanie wydali również 20 mln USD na części zamienne do statków powietrznych tego typu.

Władze w Kabulu starają się jednocześnie o zwrot 26 samolotów i śmigłowców, których załogi uciekały z kraju albo starały się uchronić sprzęt przed zniszczeniem. Głównie w Pakistanie, ale także w Uzbekistanie, ma się znajdować 9 śmigłowców i 15 samolotów, w tym 8 myśliwców i 5 bombowców.

Trzon lotnictwa wojskowego musi się jednak opierać na dostawach zagranicznych. Afgańczycy prowadzą rozmowy z Amerykanami w sprawie pozyskania samolotów rodziny Cessna T-37, które miałyby stać się podstawowym samolotami szkolno-bojowymi KL. Przedstawiciele USAF uważają zaś, że bardziej optymalne jest pozyskanie samolotu turbośmigłowego z dwuosobową załogą, zdolną do misji szkoleniowych, ale także wsparcia i rozpoznania, wyposażonego w nowoczesne systemy łączności.

Jednak prawdziwą sensacją, stało się ogłoszenie przez gen. Lindella planu zakupienia 20 samolotów transportowych Alenia Aeronautica C-27J Spartan, które miałyby w przyszłości zastąpić Antonowy.

O tym, że scenariusz taki rozpatrywano od dłuższego czasu, świadczy fakt ogłoszenia w lipcu 2007 przez gen. Vincenzo Camporiniego, szefa sztabu generalnego włoskich sił zbrojnych, decyzji o wysłaniu jednego C-27J do Afganistanu w celach testowych. Generał twierdził wówczas, że mniejsze od C-130 Spartany będą idealnym rozwiązaniem problemów transportu lotniczego włoskiego kontyngentu w Afganistanie.

Osobnym problemem KL są kadry. Amerykanie do tej pory szkolili jedynie mechaników. Nie zamierzają szkolić praktycznie nikogo ze 180 afgańskich pilotów. Powodem jest ich wiek, wynoszący średnio 43 lata. Najmłodszy ukończył szkołę lotniczą w 1992. Większość z nich nie latała od 15 lat. Mają niewielkie umiejętności, ograniczone do lotów w dzień i w dobrych warunkach atmosferycznych, co wystarcza dla zaspokajania dzisiejszych potrzeb, jednak będzie niewystarczające dla przyjęcia bardziej nowoczesnego sprzętu.

Gen. Lindell poinformował, że w tym roku powinno rozpocząć się za granicą (prawdopodobnie w USA) szkolenie kandydatów na pilotów. Co roku ma ich być 48. W późniejszym czasie stworzą oni grupę instruktorów dla rozpoczęcia szkolenia w kraju. Prawdopodobnie już w 2008 zostanie w Kabulu otworzona szkoła mechaników.

Amerykanie uważają, że potrzeba przynajmniej 3 lat, by afgańskie lotnictwo mogło wykonywać zadania bojowe



*Jeden z trzech posiadanych przez KL transportowych An-32. Wiosną tego roku dołączą do nich kolejne 4 maszyny tego typu. Po 2009 ciężar zadań transportowych powinien jednak spocząć na włoskich Spartanach / Zdjęcie: USAF*

Obecnie Afgańska Armia Narodowa liczy prawie 60 tys. żołnierzy, zgrupowanych w 6 korpusach, które jednak są odpowiednikami dowództw okręgów, a nie jednostkami operacyjnymi. Jedno z tych dowództw otrzymało nazwę Korpusu Lotniczego (KL) i grupuje wszystkie jednostki lotnictwa wojskowego, które udało się zreorganizować po okresie dezorganizacji w latach wojny domowej. W przyszłości, ma ponownie stać się samodzielnym rodzajem sił zbrojnych.

Lotnictwo wojskowe do 2005 praktycznie nie istniało. Później weszło w okres stosunkowo intensywnej rozbudowy przy pomocy instruktorów amerykańskich, dotacji USA i sprzętu dostarczanego przez państwa byłego bloku wschodniego. Obecnie służy w nim 1950 żołnierzy. Są wspierani i dowodzeni przez 133 instruktorów amerykańskich.

W wyposażeniu znajdują się 2 szkolno-bojowe odrzutowce Aero L-39 Albatros (pokazywane przy każdym święcie państwowym), 2 transportowe An-26 i 3 An-32, a także śmigłowce, będące schedą po czasach ZSRS: 6 uderzeniowych maszyn rodziny Mi-24 oraz 7 transportowych rodziny Mi-8.

Według wypowiedzi Adbula Rahima Wardaka, ministra obrony Afganistanu, z kwietnia 2007, Kabul chciał posiadać lotnictwo oparte na ok. 200 statkach powietrznych, sprowadzonych dzięki finansowej pomocy USA do 2012. Jednak gen. Jay H. Lindell, dowódca Combined Air Power Transition Force, powiedział wczoraj, że jego celem jest osiągnięcie w ciągu 8 lat samodzielności przez miejscowe lotnictwo wojskowe, w którym - do tego czasu - winno służyć 7400 żołnierzy, wyposażonych w 112 statków powietrznych.

Oprócz obecnie posiadanego sprzętu KL może liczyć na donacje i dostawy z państw byłego układu warszawskiego. Już w sierpniu 2007 sprowadzono z Czech 6 Mi-35. Z tego kraju do Afganistanu dotrze także tyleż Mi-17. Kolejnych 10 Mi-17 dostarczą Zjednoczone Emiraty Arabskie, a 1 egz. - Słowacja. Natomiast wiosną 2008 Ukraińcy

rozpoczną przekazywanie 4 An-32. Amerykanie wydali również 20 mln USD na części zamienne do statków powietrznych tego typu.

Władze w Kabulu starają się jednocześnie o zwrot 26 samolotów i śmigłowców, których załogi uciekały z kraju albo starały się uchronić sprzęt przed zniszczeniem. Głównie w Pakistanie, ale także w Uzbekistanie, ma się znajdować 9 śmigłowców i 15 samolotów, w tym 8 myśliwców i 5 bombowców.

Trzon lotnictwa wojskowego musi się jednak opierać na dostawach zagranicznych. Afgańczycy prowadzą rozmowy z Amerykanami w sprawie pozyskania samolotów rodziny Cessna T-37, które miałyby stać się podstawowym samolotami szkolno-bojowymi KL. Przedstawiciele USAF uważają zaś, że bardziej optymalne jest pozyskanie samolotu turbośmigłowego z dwuosobową załogą, zdolną do misji szkoleniowych, ale także wsparcia i rozpoznania, wyposażonego w nowoczesne systemy łączności.

Jednak prawdziwą sensacją, stało się ogłoszenie przez gen. Lindella planu zakupienia 20 samolotów transportowych Alenia Aeronautica C-27J Spartan, które miałyby w przyszłości zastąpić Antonowy.

O tym, że scenariusz taki rozpatrywano od dłuższego czasu, świadczy fakt ogłoszenia w lipcu 2007 przez gen. Vincenzo Camporiniego, szefa sztabu generalnego włoskich sił zbrojnych, decyzji o wysłaniu jednego C-27J do Afganistanu w celach testowych. Generał twierdził wówczas, że mniejsze od C-130 Spartany będą idealnym rozwiązaniem problemów transportu lotniczego włoskiego kontyngentu w Afganistanie.

Osobnym problemem KL są kadry. Amerykanie do tej pory szkolili jedynie mechaników. Nie zamierzają szkolić praktycznie nikogo ze 180 afgańskich pilotów. Powodem jest ich wiek, wynoszący średnio 43 lata. Najmłodszy ukończył szkoły lotnicze w 1992. Większość z nich nie latała od 15 lat. Mają niewielkie umiejętności, ograniczone do lotów w dzień i w dobrych warunkach atmosferycznych, co wystarcza dla zaspokajania dzisiejszych potrzeb, jednak będzie niewystarczające dla przyjęcie bardziej nowoczesnego sprzętu.

Gen. Lindell poinformował, że w tym roku powinno rozpocząć się za granicą (prawdopodobnie w USA) szkolenie kandydatów na pilotów. Co roku ma ich być 48. W późniejszym czasie stworzą oni grupę instruktorów dla rozpoczęcia szkolenia w kraju. Prawdopodobnie już w 2008 zostanie w Kabulu otworzona szkoła mechaników.

Amerykanie uważają, że potrzeba przynajmniej 3 lat, by afgańskie lotnictwo mogło wykonywać zadania bojowe