

Za mało amerykańskich pilotów

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 14 czerwca 2009

Ostatnia analiza ośrodka RAND, zwraca uwagę na rysujący się problem zbyt małej liczby pilotów US Air Force. Szkolenie dopasowane jest do liczby klasycznych samolotów wielozadaniowych, tymczasem wojska lotnicze potrzebują rosnącej liczby operatorów bezzałogowców oraz doświadczonych pilotów do centrów kierowania lotów.

Research AND Development (RAND) Company, zatrudniający 1600 pracowników, to duży think-tank, działający pierwotnie (od 1946) na rzecz sił zbrojnych USA. Obecnie tworzy analizy również na potrzeby innych resortów i organizacji. Ostatnio ośrodek opublikował analizę, dotyczącą personelu latającego USAF.

Wynika z niej, że w amerykańskich wojskach lotniczych w najbliższych latach wystąpi problem braku doświadczonych pilotów.

W 2016 liczba samolotów wielozadaniowych USAF - w jednostkach liniowych, Gwardii Narodowej i rezerwy - może spaść do ok. 1000 (obecnie ok. 2400). To z kolei doprowadzi do sytuacji, że jednostki będą mogły przyjmować co roku nie więcej, niż 200 elewów szkół lotniczych (obecnie jest ich ok. 330). Większa ich liczba zakłóci proces szkolenia operacyjnego - młodych pilotów byłoby zbyt wielu, by mogli wylatać odpowiednią liczbę godzin, niezbędną do uzyskania doświadczenia dla zajęcia wyższych stanowisk.

Tymczasem jednocześnie zwiększy się zapotrzebowanie na doświadczonych pilotów, którzy będą mogli być operatorami samolotów bezzałogowych lub pracować w pionie dowódczym (np. w centrach operacji lotniczych). O skali problemu świadczy fakt, że o ile w 2008 było 458 etatów operatorów bsl, w 2013 będzie już ich 1060, zaś liczba stanowisk w organach dowodzenia, do połowy przyszłej dekady, wzrośnie o ok. 1000. Zresztą już teraz część dowództw cierpi na braki etatowe, nawet rzędu 25%.

Według analityków RAND, sytuacja ta może doprowadzić do obniżenia poziomu wyszkolenia pilotów USAF, szczególnie w jednostkach klasycznych samolotów wielozadaniowych. W związku z tym, we wnioskach zawarto sugestię, by - paradoksalnie - nie zwiększać kontyngentu młodych pilotów, ponad poziom maksymalnej wydajności obecnego systemu szkolenia. Braki etatowe będą występowały w ciągu najbliższych lat, jednak później powinny pojawić się pozytywne skutki naturalnego dostosowywania działań struktur lotniczych do nowych warunków, a także kontynuowania dostaw samolotów F-35. Tym bardziej, że tak duży organizm, jakim jest USAF, ma spore możliwości przesunięć personalnych i zmian sposobów

funkcjonowania.

Research AND Development (RAND) Company, zatrudniający 1600 pracowników, to duży think-tank, działający pierwotnie (od 1946) na rzecz sił zbrojnych USA. Obecnie tworzy analizy również na potrzeby innych resortów i organizacji. Ostatnio ośrodek opublikował analizę, dotyczącą personelu latającego USAF.

Wynika z niej, że w amerykańskich wojskach lotniczych w najbliższych latach wystąpi problem braku doświadczonych pilotów.

W 2016 liczba samolotów wielozadaniowych USAF - w jednostkach liniowych, Gwardii Narodowej i rezerwy - może spaść do ok. 1000 (obecnie ok. 2400). To z kolei doprowadzi do sytuacji, że jednostki będą mogły przyjmować co roku nie więcej, niż 200 elewów szkół lotniczych (obecnie jest ich ok. 330). Większa ich liczba zakłóci proces szkolenia operacyjnego - młodych pilotów byłoby zbyt wielu, by mogli wylatać odpowiednią liczbę godzin, niezbędną do uzyskania doświadczenia dla zajęcia wyższych stanowisk.

Tymczasem jednocześnie zwiększy się zapotrzebowanie na doświadczonych pilotów, którzy będą mogli być operatorami samolotów bezzałogowych lub pracować w pionie dowódczym (np. w centrach operacji lotniczych). O skali problemu świadczy fakt, że o ile w 2008 było 458 etatów operatorów bsl, w 2013 będzie już ich 1060, zaś liczba stanowisk w organach dowodzenia, do połowy przyszłej dekady, wzrośnie o ok. 1000. Zresztą już teraz część dowództw cierpi na braki etatowe, nawet rzędu 25%.

Według analityków RAND, sytuacja ta może doprowadzić do obniżenia poziomu wyszkolenia pilotów USAF, szczególnie w jednostkach klasycznych samolotów wielozadaniowych. W związku z tym, we wnioskach zawarto sugestię, by - paradoksalnie - nie zwiększać kontyngentu młodych pilotów, ponad poziom maksymalnej wydajności obecnego systemu szkolenia. Braki etatowe będą występowały w ciągu najbliższych lat, jednak później powinny pojawić się pozytywne skutki naturalnego dostosowywania działań struktur lotniczych do nowych warunków, a także kontynuowania dostaw samolotów F-35. Tym bardziej, że tak duży organizm, jakim jest USAF, ma spore możliwości przesunięć personalnych i zmian sposobów funkcjonowania.