

# 150 godzin Globmasterów dla Polski

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 23 października 2008

**Podczas posiedzenia rady dyrektorów porozumienia SAC (Strategic Airlift Capability), zawiązanego przez 12 państw - 10 krajów NATO i 2 Partnerstwa dla Pokoju - Polska pod koniec września wynegocjowała pakiet 150 godzin rocznie użytkowania samolotów C-17, które członkowie porozumienia zakupią w przyszłym roku. Pakiet będzie dostępny od 2011.**

Wobec opóźnienia programu Airbusa A400M, przewóz ciężkich i dużych towarów realizo

Obecnie Polska dysponuje wykupionym czasem w ramach programu lotniczego transportu strategicznego SALIS (Strategic Air Lift Interim Solution) na rok 2009 w wysokości 300 godzin (wcześniej było to od 50 do 120 godzin lotów rocznie, transport odbywa się samolotami An-124 Rusłan). Samoloty będą stacjonowały w węgierskiej bazie lotniczej Papa. Maszyny trafią na Węgry w 2009 roku, pierwszy w kwietniu, następne w lipcu oraz wrześniu. Pierwszy z samolotów będzie amerykańskim aportem do przedsięwzięcia (samolot będzie nowy, ale przekazany do SAC z puli zamówionej dla US Air Force), pozostałe zostaną opłacone ze składek członkowskich pozostałych 11 krajów porozumienia (zamówienia w USA dokonano za pośrednictwem NAMO - NATO Airlift Management Organisation).

3 Boeingi C-17 Globemaster III, wraz z zapasowymi silnikami, częściami zamiennymi oraz systemami samoobrony oraz szkoleniem załóg to wydatek ok. 700 mln USD. Polska składka wyniosła 130 mln złotych (około 40 mln euro). Samoloty będą obsadzone przez załogi przygotowane przez kraje-sygnatariuszy porozumienia. Polska będzie miała w Papa 6 ludzi, w tym dwóch pilotów-członków załóg C-17. Pierwsze kilkadziesiąt miesięcy będzie przeznaczonych na szkolenie załóg, przygotowanie infrastruktury i zaplecza zapasowego. Osiągnięcie pełnej gotowości bojowej przez jednostkę przewidziane jest na początek 2011, od tego też momentu przewidziano loty transportowe na rzecz sygnatariuszy porozumienia. Wykorzystanie samolotów przy zarezerwowanym dla Polski czasie 150 godzin lotów kosztować będą nasz kraj 20 mln zł rocznie.

Image not found or type unknown



SAC jest wynikiem zmiany koncepcji funkcjonowania NATO oraz doświadczeń operacyjnych. Większość krajów NATO nie jest w stanie samodzielnie przerzucić swoich sił na większą odległość w wypadku nagłej potrzeby, a także ich skutecznie zaopatrzyć, szczególnie w rejonach zagrożenia działaniami wojennymi. Dotychczasowy transport strategiczny, oparty o komercyjne kontrakty z wykorzystaniem samolotów

An-124, nie zapewnia autonomiczności i niezależności, dostępności oraz operowania bezpośrednio w rejonie zagrożonym zamachami. Poza zaledwie kilkoma krajami dysponującymi odpowiednią flotą powietrzną nawet średnie kraje NATO nie dysponują odpowiednim taborem lotniczym.

Porozumienie transportu strategicznego NATO zawarły Bułgaria, Estonia, Litwa, Holandia, Norwegia, Polska, Rumunia, Słowenia, USA, Węgry oraz kraje PdP - Finlandia i Szwecja. List intencyjny Polska podpisała 2 lata temu, a pełną akcesję 15 lipca 2008 i opłaciła swoją część należności na organizację i administrację przedsięwzięcia, zakup samolotów, przygotowanie bazy.

Siły Zbrojne dysponują samolotami transportowymi CASA C-295M o ładowności do 9 ton, An-26 mogący zabrać 5,5 t, oraz lekkimi, krótkodystansowymi M28 Bryza o maksymalnej ładowności do 2 ton. W listopadzie zostanie dostarczony pierwszy z pięciu samolotów C-130, uzyskanych od USA w ramach pomocy wojskowej programu FMS. Hercules może przewieźć ok. 20 ton. Czterosilnikowy Boeing C-17 Globemaster III może zabierać blisko 80 ton ładunku i przetransportować go bez tankowania w powietrzu na odległość 4500 km.



ogniowego kontyngentu w Afganistanie / Zdjęcie NL MoD

*Wobec opóźnienia programu Airbusa A400M, przewóz ciężkich i dużych towarów realizowany jest obecnie przy pomocy samolotów amerykańskich i wypożyczanych w Rosji i Ukrainie An-124. Pochodzące ze wschodu samoloty są większe i mają większy zasięg, jednak nie mogą brać udziału w transporcie w rejonach walk. Zakupione przez SAC Globemastery wyposażone będą w systemy samoobrony AN/ALE-47 i AN/AAR-47 oraz wojskowe standardy wyposażenia, łącznie z indywidualnymi osłonami balistycznymi załogi. Na zdjęciu załadunek holenderskiego systemu samobieżnego PzH-2000 z przeznaczeniem wzmocnienia*

Obecnie Polska dysponuje wykupionym czasem w ramach programu lotniczego transportu strategicznego SALIS (Strategic Air Lift Interim Solution) na rok 2009 w wysokości 300 godzin (wcześniej było to od 50 do 120 godzin lotów rocznie, transport odbywa się samolotami An-124 Rusłan). Samoloty będą stacjonowały w węgierskiej bazie lotniczej Papa. Maszyny trafią na Węgry w 2009 roku, pierwszy w kwietniu, następne w lipcu oraz wrześniu. Pierwszy z samolotów będzie amerykańskim aportem do przedsięwzięcia (samolot będzie nowy, ale przekazany do SAC z puli zamówionej dla US Air Force), pozostałe zostaną opłacone ze składek członkowskich pozostałych 11 krajów porozumienia (zamówienia w USA dokonano za pośrednictwem NAMO - NATO Airlift Management Organisation).

3 Boeingi C-17 Globemaster III, wraz z zapasowymi silnikami, częściami zamiennymi oraz systemami samoobrony oraz szkoleniem załóg to wydatek ok. 700 mln USD. Polska składka wyniosła 130 mln złotych (około 40 mln euro). Samoloty będą obsadzone przez załogi przygotowane przez kraje-sygnatariuszy porozumienia. Polska będzie miała w Papa 6 ludzi, w tym dwóch pilotów-członków załóg C-17. Pierwsze kilkadziesiąt miesięcy będzie przeznaczonych na szkolenie załóg, przygotowanie infrastruktury i zaplecza zapasowego. Osiągnięcie pełnej gotowości bojowej przez jednostkę przewidziane jest na początek 2011, od tego też momentu przewidziano loty transportowe na rzecz sygnatariuszy porozumienia. Wykorzystanie samolotów przy zarezerwowanym dla Polski czasie 150 godzin lotów kosztować będą nasz kraj 20 mln zł rocznie.



SAC jest wynikiem zmiany koncepcji funkcjonowania NATO oraz doświadczeń operacyjnych. Większość krajów NATO nie jest w stanie samodzielnie przerzucić swoich sił na większą odległość w wypadku nagłej potrzeby, a także ich skutecznie zaopatrzyć, szczególnie w rejonach zagrożenia działaniami wojennymi. Dotychczasowy transport strategiczny, oparty o komercyjne kontrakty z wykorzystaniem samolotów An-124, nie zapewnia autonomiczności i niezależności, dostępności oraz operowania bezpośrednio w rejonie zagrożonym zamachami. Poza zaledwie kilkoma krajami dysponującymi odpowiednią flotą powietrzną nawet średnie kraje NATO nie dysponują odpowiednim taborem lotniczym.

Porozumienie transportu strategicznego NATO zawarły Bułgaria, Estonia, Litwa, Holandia, Norwegia, Polska, Rumunia, Słowenia, USA, Węgry oraz kraje PdP - Finlandia i Szwecja. List intencyjny Polska podpisała 2 lata temu, a pełną akcesję 15 lipca 2008 i opłaciła swoją część należności na organizację i administrację przedsięwzięcia, zakup samolotów, przygotowanie bazy.

Siły Zbrojne dysponują samolotami transportowymi CASA C-295M o ładowności do 9 ton, An-26 mogącymi zabrać 5,5 t, oraz lekkimi, krótkodystansowymi M28 Bryza o maksymalnej ładowności do 2 ton. W listopadzie zostanie dostarczony pierwszy z pięciu samolotów C-130, uzyskanych od USA w ramach pomocy wojskowej programu FMS. Hercules może przewieźć ok. 20 ton. Czterosilnikowy Boeing C-17 Globemaster III może zabierać blisko 80 ton ładunku i przetransportować go bez tankowania w powietrzu na odległość 4500 km.