

10 LAT F-16 W POLSKIEJ SŁUŻBIE. KUWEJT I CO DALEJ?

Tegoroczne obchody Święta Lotnictwa związane są z okrągłą, dziesiątą rocznicą wprowadzenia samolotów F-16C/D Jastrząb na uzbrojenie Polskich Sił Powietrznych. Niemal w tym samym czasie, po dekadzie służby, samoloty te po raz pierwszy opuściły kraj w misji operacyjnej, którą realizują nad Syrią i Irakiem. Jak należy ocenić ten okres i jakie są perspektywy na przyszłość?

Krótką historią F-16 w Polsce

Historia F-16 w polskich barwach nierozdzielnie łączy się z programem modernizacji i „westernizacji” sił zbrojnych, rozpoczętym jeszcze w ubiegłym wieku w ramach „Planu modernizacji Sił Zbrojnych na lata 1998-2012”, który zakładał rozpisanie w 1997 roku przetargu na nowoczesne samoloty wielozadaniowe, mające wejść do służby w 2001 roku. Wówczas bardzo ambitnie i nowocześnie myślano o zastąpieniu praktycznie wszystkich samolotów bojowych MiG-29 i Su-22 przez łącznie 160 maszyn wielozadaniowych (kupowanych w dwóch etapach, po 80 maszyn do roku 2007 i 2012).

Plany te, choć zgodne z potrzebami, nie pokrywały się w pełni z możliwościami kraju. W czerwcu 2001 roku Sejm RP uchwalił ustawę „Wyposażenie Sił Zbrojnych RP w samoloty wielozadaniowe” przewidującą jedynie 60 samolotów wielozadaniowych. Kolejną redukcję, do znanej nam dziś liczby 48 maszyn, spowodowała szczodrość władz niemieckich, które w 2001 roku podarowały Polsce 23 wycofane z eksploatacji myśliwce MiG-29.

Czytaj też: [Offset za polskie F-16 wykonany.](#)

W przetargu F-16 rywalizował z samolotami Gripen i Mirage 2000. W 2003 roku podpisano kontrakt na dostawę 36 jednomiejscowych samolotów bojowych F-16C i 12 dwumiejscowych samolotów szkolno-bojowych F-16D dla trzech eskadr polskiego lotnictwa. Pierwszy polski samolot F-16C Block 52+ o numerze bocznym 4040 oblatano w marcu 2006 roku i 11 listopada tego samego roku oficjalnie przyjęto na uzbrojenie Polskich Sił Powietrznych, ochrzczono go przez panią prezydentową Marię Kaczyńską nazwą „Jastrząb”. (Powoduje to pewne zamieszanie, gdyż na świecie F-16 funkcjonuje pod nazwą „Falcon”, czyli Sokół. W Polsce jednak mieliśmy już śmigłowiec W-3 Sokół i trzeba było nowej maszynie bojowej nadać inny kryptonim.) Ostatni samolot dostarczono w grudniu 2008 roku. Pełną gotowość operacyjną polskie F-16 miały osiągnąć w roku 2014, jednak dotąd nie zostało to oficjalnie potwierdzone, a samoloty opuszczały kraj jedynie w misjach szkolno-treningowych, a nie operacyjnych. Dlatego tak wielkie znaczenie ma udział polskich F-16 w misji przeciw Daesh, podczas której maszyny operują z terytorium Kuwejtu.



Polski F-16C z zasobnikiem DB-110 - fot. Lockheed Martin Tactical Aircraft Systems

Gotowość operacyjna, gotowość sojusznicza

Misja Polskiego Kontyngentu Wojskowego OIR (Operation Inherent Resolve) Kuwejt realizuje od początku lipca zadania rozpoznania lotniczego na rzecz sił koalicji międzynarodowej walczącej z tzw. Państwem Islamskim. Podstawowy sprzęt kontyngentu stanowią cztery myśliwce F-16C/D wyposażone w zasobniki DB-110. Możliwości jakie posiadają w zakresie misji rozpoznawczych polskie maszyny zostały szeroko [omówione w jednym z wcześniejszych tekstów](#). Choć misja naszych Jastrzębi, zgodnie ze stanowiskiem MON, nie jest operacją bojową, to stanowi, de facto, pierwsze zastosowanie polskich F-16 w działaniach operacyjnych. Jest to też pierwsza misja zagraniczna z udziałem tych samolotów. Pomimo tego, że systematycznie polskie lotnictwo bierze udział np. w misjach Baltic Air Policing, do ich realizacji zawsze delegowano samoloty MiG-29.

Czytaj też: ["Oczy" polskich F-16 nad Irakiem.](#)

W bieżącym roku nastąpiła więc istotna zmiana w zakresie możliwości polskich F-16 lub też podejścia Ministerstwa Obrony Narodowej i głównodowodzących sił zbrojnych do ich wykorzystania. Może być ona owocem decyzji z ostatnich lat, mających na celu konsekwentne zwiększenia zakresu zadań możliwych do realizacji dla F-16. W 2014 roku zdecydowano o kompleksowej modernizacji polskich maszyn, związanej m. in. z zakupem pocisków manewrujących JASSM. Pierwsze maszyny zdolne do odpalania tych rakiet, a więc zmodyfikowane do standardu M6.5, mają pojawić się w Polsce już w marcu 2017 roku. Kolejne będą modernizowane w tempie dwóch miesięcznie, zyskując też znaczne poszerzenie możliwości bojowych np. w zakresie wymiany danych i zwalczania celów naziemnych oraz powietrznych.

Inspektorat Uzbrojenia rozpoczął też procedury analityczne zmierzające do zakupu nowych środków bojowych i szkolnych dla samolotów F-16, w tym bomb kierowanych laserowo i pocisków przeciwradarowych. Wszystko to pokazuje ambicje szerszego zastosowania samolotów F-16, ale nasuwa również pytanie: jak trzy eskadry maszyn mają skutecznie realizować wszystkie te zadania, związane z obroną powietrzną, wsparciem sił naziemnych, zwalczaniem środków obrony

przeciwlotniczej a nawet okrętów przeciwnika oraz prowadzić uderzenia na ważne cele taktyczne i strategiczne z użyciem pocisków JASSM?



Fot. US DoD

Przyszłość F-16 w polskim lotnictwie

Obecnie polskie siły powietrzne mają na wyposażeniu około 95 samolotów bojowych (z wyłączeniem [jednego MiG-29, który uległ uszkodzeniu w wyniku pożaru](#) i jego powrót do służby nie jest pewny). Prócz 48 F-16 Polska posiada też dwie eskadry myśliwców MiG-29 (łącznie 31 maszyn) oraz eskadrę 16 maszyn myśliwsko-bombowych Su-22 o znikomej wartości bojowej. W najbliższych latach zarówno Su-22 jak i MiG-29 powinny być konsekwentnie wycofywane ze służby, zarówno ze względu na resurs, jak i coraz niższą wartość bojową i rosnące koszty eksploatacji. Dotyczy to szczególnie samolotów Su-22, które pozbawione są precyzyjnych środków bojowych i pełnią dziś przede wszystkim rolę maszyn służących do szkolenia pilotów i realizacji nalotu.

Czytaj też: [JASSM dla Polski. Cena warta możliwości?](#)

Niezbędne więc staje się w najbliższej dekadzie rozpoczęcie pozyskania nowych maszyn, a jego realizacja zdecyduje o roli, jaką F-16 pełnić będą w polskim lotnictwie. W tym zakresie rozważanych jest kilka scenariuszy.

Najbardziej ambitny i kosztowny byłby zakup samolotów 5 generacji typu F-35. Samoloty tego typu będą wprowadzane sukcesywnie przez większość europejskich krajów NATO oraz Stany Zjednoczone. Jednak ich koszt, nawet pomimo planowanych znaczących spadków ceny zakupu i eksploatacji, będzie dość wysoki. Na tyle, że Polska niemal na pewno byłaby zmuszona zastąpić trzy obecne eskadry maszyn poradzieckich najwyżej dwiema eskadrami F-35. Oznacza to dalsze zmniejszenie liczebności maszyn bojowych za cenę wzrostu walorów technologicznych, co może być problematyczne, gdyż już dziś posiadamy zbyt mało samolotów bojowych względem potrzeb. Na przełomie XX i XXI wieku szacowane je na około 160 samolotów myśliwskich i wielozadaniowych.



Fot. SSgt Ian Houlding GBR Army/SFJZ13/NATO/flickr

Drugą opcją to zakup kolejnych samolotów wielozadaniowych F-16 Jastrząb lub też, jak proponują niektórzy eksperci, maszyn Eurofighter Typhoon, które znajdują się w siłach powietrznych Niemiec, Wielkiej Brytanii i Włoch. Samoloty Eurofighter sukcesywnie zwiększają zakres swoich możliwości operacyjnych i w pewnych zakresach przewyższają F-16C/D Jastrząb (np. naddźwiękowa prędkość przelotowa). Są to jednak równocześnie maszyny droższe i wymagające stworzenia od podstaw systemu wsparcia ich eksploatacji. Dlatego bardziej prawdopodobne byłoby pozyskanie kolejnych samolotów F-16C/D.

Potencjalnie pod uwagę mógłby też zostać wzięty zakup myśliwców Gripen NG, (Gripeny są używane w Szwecji, w Czechach i na Węgrzech) czy Super Hornet. Uzupełnienie dla nielicznej floty myśliwców wielozadaniowych mogłyby z kolei stanowić samoloty M-346 Master, po dostosowaniu do przenoszenia uzbrojenia - zwłaszcza w sytuacji, gdyby ich liczba została zwiększona.

Czytaj też: [Nowa generacja Viper w powietrzu. Dziewiczy lot F-16V.](#)

W perspektywie wymagałoby to jednak sukcesywnej modernizacji całej floty, przede wszystkim w zakresie awioniki, systemów łączności i nowoczesnych sensorów, takich jak radar AESA czy pasywne systemy optoelektroniczne. Możliwe jest zrealizowanie tego celu np. poprzez zakup samolotów F-16V, będących najnowszą generacją maszyn tego typu, korzystającą z wielu rozwiązań zastosowanych również w F-35. W takim przypadku docelowo należałoby wszystkie polskie F-16 Jastrząb doprowadzić do wspólnego standardu.

Istnieją też inne, potencjalnie mniej prawdopodobne scenariusze, jak np. szybki rozwój uderzeniowych bezałogowców, które byłyby w stanie skutecznie konkurować z samolotami bojowymi tak zwanej generacji 4+, takimi jak Eurofighter Typhoon czy Su-30/35. Wówczas możliwe byłoby zastąpienie systemami BSL części samolotów bojowych.

Trzeba podkreślić, że pomimo relatywnie niewielkiej liczebności polskich F-16 proces podwyższania i poszerzania ich zdolności (JASSM, pociski przeciwradiolokacyjnej) należy ocenić pozytywnie. W ten sposób Siły Powietrzne zyskują bowiem nowe kompetencje, poszerzają się też możliwości działań w układzie koalicyjnym. Właśnie taki efekt dało pozyskanie wraz z 48 maszynami zasobników DB-110,

które są obecnie używane na Bliskim Wschodzie.

Jednak niezależnie od tego w jakim scenariuszu będzie realizowany rozwój polskiego lotnictwa, F-16 Jastrząb pozostaną jeszcze przez wiele lat podstawowym typem samolotów wielozadaniowych na naszym niebie. Podsumowując pierwszą dekadę ich służby należy mieć świadomość, że mają przed sobą jeszcze co najmniej 20 lat lotów z białą-czerwoną szachownicą.