

FRANCJA: BRAKI PERSONELU TECHNICZNEGO I AMUNICJI PRECYZYJNEJ W LOTNICTWIE WOJSKOWYM

Chcąc zachować obecny stopień zaangażowania operacyjnego, siły powietrzne Francji muszą zatrudnić więcej mechaników oraz dokonać awaryjnych zakupów bomb i niezbędnego wyposażenia lotniczego.

Szczególnie pilne potrzeby są w odniesieniu do urządzeń łączności satelitarnej i uzbrojenia precyzyjnego. Dlatego w pierwszej kolejności zamówiono bomby BLU-111 i BLU-126, do których przenoszenia są przystosowane samoloty Mirage 2000 i Rafale, i które powszechnie wykorzystuje się w czasie działań ekspedycyjnych.

Bomby te zapotrzebowano bez zestawów pozwalających na ich przerobienie w uzbrojenie precyzyjne, gdyż te mają być kupowane oddzielnie. W obu przypadkach chodzi o uzbrojenie o masie około 227 kg. W przypadku bomb BLU-126 ograniczono jednak ilość ładunku wybuchowego, ograniczając straty uboczne (zastępując go balastem dla zachowania takiej samej trajektorii lotu). Z tego powodu oznacza się je również jako LDCB (Low Collateral Damage Bomb).



Fot. Maksymilian Dura

Francuzi w oparciu o uzyskane doświadczenia z działań przede wszystkim w Afryce, chcą również zmienić swoje wcześniejsze zamówienie, dotyczące czterech samolotów transportowych C-130J. Obecnie planują dwa z nich wyposażyć w rakiety AGM-176 Griffin (ze względu na niewielką masę ładunku bojowego – 5,9 kg, dzięki czemu minimalizowane są straty uboczne) przeznaczając je dla sił specjalnych. Pierwsze dwa takie samoloty mają zostać przekazane do Francji na przełomie lat 2017-2018.

O wiele trudniejszym zadaniem niż zakupy jest jednak uzupełnienie braków w personelu technicznym - szczególnie jeżeli chodzi o mechaników myśliwców (głównie specjalistów od awioniki i silników). Tylko w tym roku planuje się pozyskać 450 specjalistów z czego 90% mają stanowić podoficerowie, natomiast pozostali mają posiadać stopień oficerski. Francuzi chcą dzięki temu mieć swoich przedstawicieli we wszystkich dowództwach koalicyjnych, jak również w pełni zabezpieczać swoje siły w zagranicznych bazach.

Jest to duży problem, ponieważ intensywność lotów w czasie działań ekspedycyjnych jest pięciokrotnie większa niż przy wykonywaniu zadań we francuskiej przestrzeni powietrznej. Obliczono np., że osiem samolotów Mirage 2000 w Jordanii wylatuje ekwiwalent tego, co 40 myśliwców we Francji. Załogi myśliwców wylatują na misjach około 90 godzin w ciągu dwóch miesięcy, a więc połowę tego, co przewiduje francuski budżet na roczne szkolenie pilota odrzutowców.



Fot. Maksymilian Dura

Zwiększa to nie tylko wyeksploatowanie samolotów, ale zużywa również środki na wyszkolenie młodszych pilotów w kraju. Sprawę pogorsza fakt, że na misję wysyłane są statki powietrzne w najlepszym stanie, które po powrocie praktycznie nadają się do remontu i mają wykorzystany zapas części zamiennych. Dodatkowo, francuskie myśliwce Mirage 2000 i Rafale działają w odmiennych niż normalnie warunkach geograficznych: obecnie w ramach operacji Barkhane - w krajach saharyjskich oraz w ramach operacji Chammal - w Iraku i w Syrii.

Sytuacja stanie się jeszcze trudniejsza, jeżeli zapadnie decyzja o wznowieniu działań na terenie Libii. Francuzi zastrzegają jednak, że są w stanie działać również w tej operacji.