

KOMPLEKSOWE PODEJŚCIE DO ŚMIGŁOWCOWYCH WYZWAŃ POLSKIEJ ARMII [RAPORT]

Polskie Siły Zbrojne (ale i inne służby) nie potrafią wypracować spójnej i długofalowej koncepcji wprowadzenia nowych śmigłowców dla poszczególnych rodzajów wojsk. Biorąc pod uwagę długi okres związany z wprowadzeniem do eksploatacji nowych śmigłowców oraz szkolenia pilotów i personelu technicznego w ich użytkowaniu należy zastanowić się również nad przedłużeniem czasu wykorzystania obecnych maszyn. (...) Nie da się wykonać w pełni wszystkich stawianych przed armią zadań opierając się na jednej platformie - pisze w analizie dla Defence24.pl Marek Dąbrowski.

Współczesny śmigłowiec wojskowy jest kosztownym elementem wyposażenia sił zbrojnych, dającym wyjątkowe możliwości w zakresie mobilności i elastyczności działania. Musi jednak stanowić element systemu, aby stać się skutecznym narzędziem. Należy przy tym pamiętać, że cena samej maszyny to zaledwie jedna trzecia kosztów całego cyklu życia systemu, liczonego zwykle w dekadach. Wybór konkretnej konstrukcji jest więc brzemienny w skutkach, zarówno na płaszczyźnie taktycznej jak i ekonomicznej.

Maszyny wielozadaniowe charakteryzują się też pewną uniwersalnością przejawiającą się adaptacją do wykonywania różnorodnych zadań. Adaptacji, a więc nie realizacji ich jednocześnie, ale zamiennie - zależnie od zastosowanej konfiguracji wyposażenia. Przy tym należy zaznaczyć, że dziś nie jesteśmy w stanie przewidzieć całego wachlarza wymagań, szczególnie na następne 30÷40 lat eksploatacji i żądać wykonania każdego rodzaju misji od śmigłowca jedynie dostosowanego a nie opracowanego i dedykowanego do jej realizacji. Wobec zupełnie nowych maszyn wprowadzanych do eksploatacji należy także wymagać w miarę prostego wpięcia w istniejący system współdziałania i przekazywania danych różnych systemów wykorzystywanego uzbrojenia, zabezpieczenia logistycznego działań czy szkolenia.

Specyfika zastosowania

Należy pamiętać, że każde zadanie wykonywane przez dany typ śmigłowca modyfikuje się indywidualnie w zależności od możliwości danej załogi jak i samej maszyny. Dzięki temu można zapewnić jak najlepsze warunki do wykonania misji, uzyskania maksymalnej przewagi nad przeciwnikiem i ewentualnego elastycznego reagowania na nowe, nieprzewidziane zagrożenia.



Fot. Andrzej Hładij/Defence24.pl

Nowy śmigłowiec wielozadaniowy dla SZ RP powinien być zdolny do działań w dzień i w nocy w warunkach klimatycznych charakterystycznych dla naszej części Europy (przy czym powinna być możliwość dostosowania go do użycia również w innych warunkach). Konieczne jest zapewnienie systemom pokładowym środowiska pracy z wymianą danych za pomocą natowskich i krajowych systemów (np. Link-16 czy BMS). Powinien on również mieć zdolność do działania w terenie nieprzygotowanym i nieprzystosowanym.

Masa maksymalna śmigłowca powinna być tak skonfigurowana by zapewnić wykonywanie różnych zadań z opcją jej płynnego dostosowania (tzn. w zależności od warunków misji powinna ona zapewniać zmiany związane np. z koniecznością dopancerzenia, zabrania większej ilości paliwa czy wyposażenia itp.). Jest to szczególnie ważne wobec śmigłowców specjalistycznych czy używanych w wojskach specjalnych.

Loty na powierzchni lądu nie są zadaniem łatwym, charakteryzuje go bowiem urozmaicona rzeźba terenu, sztuczna zabudowa czy zmienne warunki atmosferyczne. Rzeźba terenu czy zabudowa są tak samo użyteczne załodze śmigłowca jak i potencjalnemu nieprzyjacielowi (skuteczny system oplot i maskowania). Dlatego każdy lot w obszarze zagrożonym działaniem przeciwnika powinien być planowany z uwzględnieniem tych parametrów oraz zasięgu działania i znanych/przewidywanych danych o przeciwniku (jego potencjale, rozmieszczeniu i możliwościach).

Takie loty nie sprzyjają transportowi sprzętu na zawieszaniu zewnętrznym, a więc wymagają użycia ciężkich śmigłowców transportowych (a nie średnich-wielozadaniowych), zdolnych do przenoszenia systemów uzbrojenia desantu czy zaopatrzenia wewnątrz kadłuba.

Taka możliwość daje znaczne polepszenie manewrowości, gdyż ładunek podwieszony w takiej sytuacji znacząco ogranicza dynamikę lotu, a więc i zdolności przetrwania.

Śmigłowce posiadające niewielką/ograniczoną przestrzeń transportową kadłuba nie zapewniają komfortu desantowi i wpływają na efektywność wykonywania przez załogę działań (np. właściwe użycie zamontowanego w kabynie uzbrojenia strzeleckiego czy wciągarki). Wymaga to zapewnienia minimalnych wartości przestrzeni na jedną osobę oraz użytkowany sprzęt. Zgodnie z wymaganiami śmigłowce powinny mieć np. możliwość transportu zestawów ppk *Spike* czy *Grom* wraz z obsługami, a przy tym posiadać na pokładzie dwóch strzelców bocznych z bronią i zapasem amunicji.

Należy też brać pod uwagę inne, pozornie mało istotne cechy. Na przykład umieszczony wysoko nad ziemią kadłub, a więc również drzwi ładowni, utrudnia proces załadunku/rozładunku sprzętu czy opuszczania śmigłowca przez desant.

Ważnym oprócz samych możliwości transportowych jest również zapewnienie skuteczności ich wykorzystania. Od konstrukcji śmigłowca wymaga się posiadania odpowiednich (wymiarowo i pod względem rozmieszczenia) drzwi ładunkowych czy ramp załadunkowych. Ich wielkość i rozmieszczenie również powinno być dostosowane do zapewnienia transportu wybranego sprzętu czy uzbrojenia, ale też do specyficznych fizycznych możliwości żołnierzy czy samych sposobów desantowania i wykorzystania pokładowego uzbrojenia stosowanych w siłach zbrojnych.

Pełne wykorzystanie możliwości wojsk aeromobilnych (oraz specjalnych, rozpoznawczych itp.) jak i obecnych/przyszłych systemów uzbrojenia w nich używanych wymusza posiadanie środków transportu powietrznego zdolnych do wypełnienia wszystkich stawianych przed nimi zadań. A więc zarówno śmigłowców bojowych jak i wielozadaniowych czy ciężkich transportowych w ilościach zapewniających swobodę działania w taktycznym i operacyjnym wymiarze.

Śmigłowce morskie - optymalizacja to dwie klasy?



Całkowicie odmienną klasę, o unikalnej specyfice działań i wymagań techniczno-eksploatacyjnych stanowią śmigłowce Marynarki Wojennej. Misje z użyciem maszyn morskich dzielą się w zasadzie na trzy rodzaje:

- Misje ZOP prowadzone z lądu lub okrętów;
- misje ratownicze realizowane z lądu lub okrętu;
- misje prowadzone w ramach operacji desantowych.

Ich specyfika wymaga odpowiedniego dostosowania śmigłowca (a obecnie praktycznie zbudowania specjalistycznej maszyny) do realizacji poszczególnych rodzajów zadań. W przypadku misji ratowniczych możliwe jest zastosowanie maszyn desantowo-transportowych o ile otrzymają specjalistyczne wyposażenie, lub też śmigłowców ZOP, jeśli ich kabina jest dość duża dla przyjęcia na pokład rozbitków.

Zaletą śmigłowca w zadaniach ZOP jest możliwość użycia zanurzeniowego sonaru (co jednocześnie zwiększa zużycie paliwa), ale by połączyć możliwość wykrycia z samym zwalczaniem okrętu podwodnego, potrzebna jest zabudowa innych systemów (jak radary poszukiwawcze, pławy hydrolokacyjne, sensory elektrooptyczne itp.) oraz uzbrojenia w postaci różnych rodzajów torped. Wymaga to posiadania śmigłowca o odpowiednim udźwigu i pojemności kadłuba.

Podobnie jest w przypadku zwalczania okrętów nawodnych – ZON, gdzie jednym z krytycznych czynników jest zamontowanie na nim obecnie stosunkowo ciężkich i gabarytowo dużych pocisków typu powietrze-woda. Trzeba również pamiętać, że często realizacja tych zadań, podobnie jak misji poszukiwawczo-ratowniczych prowadzona jest w formie patrolowania lub przeszukiwania akwenu, co wymaga odpowiedniego zasięgu i długotrwałości lotu. Tak, więc w wypadku śmigłowca operującego z baz lądowych lepszym rozwiązaniem byłoby zastosowanie maszyn cięższych, posiadających większy udźwig, zasięg i pojemność kadłuba. Bardziej dostosowanych do specyfiki wykonywanych misji.

Wymagania dla maszyn operujących z lądu odbiegają od optymalnych parametrów dla śmigłowców pokładowych. Działanie śmigłowca z pokładu okrętu nawodnego nie jest zadaniem łatwym i stawia specjalne wymagania przed maszyną, ale również przed załogą. W procesie podejścia do lądowania należy uwzględnić takie dane, jak przechyły boczne i pionowe pokładu okrętu, ruch postępowy okrętu, prędkość wiatru czy turbulencje spowodowane przez elementy nadbudówki. Pomocne załodze w takich przypadkach są np. wskaźniki ścieżki schodzenia zamontowane na okrętach lub system RAST (system zabezpieczeń i kotwiczenia podczas lądowania na pokładzie okrętu).

Ale to wszystko może nie wystarczyć w przypadku operowania śmigłowcem o dużej masie (sięgającej 11 ton) z pokładu małego okrętu. Należy też wziąć pod uwagę utrudnione parkowanie, mocowanie i hangarowanie dużych śmigłowców na mniejszych jednostkach. Może to w praktyce oznaczać, że duży śmigłowiec może operować z okrętu, ale nie jest zdolny do stałego na nim bazowania.

Dziś z fregat OHP operują śmigłowce o masie 6 ton a okręty te mają wyporność ok. 2 razy większą niż planowane do pozyskania w przyszłości korwety. Oczywiście można użyć mniejszego śmigłowca, ale wówczas ograniczymy jego możliwości (głównie te związane z wykonaniem długotrwałych misji ZOP, ZON, OTH czy SAR) w realizacji stawianych przed nim zadań.

Mniejsze śmigłowce posiadają ograniczenia, co do maksymalnego ładunku użytecznego czy objętości przestrzeni kabiny transportowej. Powoduje to zmniejszanie ich możliwości w zakresie realizacji zadań

SAR/CSAR, CASEVAC czy MEDEVAC (ale także podstawowego transportu czy użycia zamontowanego uzbrojenia/systemów wsparcia – operacje AEW czy ESM). Taki, więc dla optymalizacji możliwości operacyjnych należałoby połączyć możliwości cięższych maszyn operujących z lądu z lżejszymi bazującymi na okrętach.

Systemy samoobrony i wymagania techniczne

Największym zagrożeniem dla śmigłowców jest obecnie użycie skutecznego systemu obrony przeciwlotniczej, na który składa się połączenie możliwości różnych systemów uzbrojenia, dowodzenia i przekazywania danych, wsparcia oraz osłony (maskowanie, wykorzystanie specjalistycznych min itp.) Nowoczesne systemy w tym te służące do skutecznego użycia sprzętu uzbrojenia w warunkach nocnych (noktowizja i termowizja) są jednak zawodne wobec tak prostych urządzeń jak np. światła drogowe, bomby oświetlające czy naboje sygnalizacyjne, których odpowiednie wykorzystanie powoduje oślepienie pilotów a to z kolei utrudnia wykonanie zadania lub wręcz je uniemożliwia.

Pozyskanie nowych maszyn powinno dokonywać się z równoległym opracowaniem koncepcji ich skutecznego wykorzystania, z uwzględnieniem wszystkich technicznych i taktycznych czynników wpływających na zmniejszenie lub zwiększenie ich możliwości w działaniu nad współczesnym polem walki.

Śmigłowiec w zasadzie powinien mieć możliwość szybkiej naprawy w warunkach polowych (przeżył temu bogate zastosowanie w konstrukcji kompozytów, których naprawa wymaga specjalnych zestawów czy wręcz wymiany całych paneli). Ale maszyny o takiej konstrukcji charakteryzują się lepszym dostosowaniem do wykonywania misji nad morzem (wpływ wody morskiej na stan konstrukcji).

Co do odporności na ostrzał to z reguły oferowane są różne rodzaje osłon stalowych (wada to duży ciężar) czy kompozytowych (lżejsze, ale kosztowniejsze systemy). Współczesne maszyny oferowane są z kompozytowymi łopatami o krawędziach natarcia ze stali nierdzewnej, które są w stanie wytrzymać przestrzelenie pociskami do 23-30 mm. Zapewniają one również polepszone charakterystyki lotu, zwiększenie prędkości lotu i zmniejszenie zużycia paliwa.

Autopilot daje możliwość wykonania zwisu w trybie automatycznym, co znacznie wpływa na polepszenie pracy załogi podczas wykonywania misji np. typu SAR a automatyczne wykonywanie lotu ułatwia załodze przeprowadzanie takich operacji.

Możliwość zainstalowania na pokładzie śmigłowca instalacji tlenowej pozwala na skuteczne wykorzystanie w operacjach prowadzonych przez wojska specjalne czy rozpoznawcze na wysokim pułapie.

Przynajmniej wobec śmigłowców w wersji transportowej i uzbrojonej powinno postawić się warunek zapewnienia transportu za pomocą średnich samolotów transportowych takich jak używany w polskich SZ C-130E *Hercules*. Jest to szczególnie istotne w przypadku realizacji misji zagranicznych, gdyż obniża koszty transportu i skraca czas osiągnięcia gotowości operacyjnej.

Eksplatacja i modernizacje

W wyniku opracowania systemu i programu eksploatacji otrzymuje się zbiór wymagań i zaleceń dotyczących częstości i zakresu przeglądów, rodzajów i narzędzi obsługi, sposobów i zakresu napraw a także innych danych niezbędnych do utrzymania posiadanych maszyn w zdolności do lotów, ale również obniżających jej koszty czy ewentualne koszty modernizacji w przyszłości.



Fot. Andrzej Hładij/Defence24.pl

Sam proces eksploatacji jest o wiele bardziej kosztowny niż koszt projektowania, konstruowania, wytwarzania i poniesionych nad konstrukcją badań a także pozyskania danego sprzętu.

W jego skład oprócz zadań związanych z zapewnieniem zdolności maszyn i załóg do lotów są również te związane z przygotowaniem i utrzymaniem odpowiedniej infrastruktury naziemnej (w tym bazy remontowej, hangarów, płaszczyzn postojowych i instalacji itp.).

Z racji wykonywanych zadań śmigłowiec powinien charakteryzować się dużą autonomicznością działania w warunkach polowych (w tym skrajnie niekorzystnych), co związane jest z posiadaniem skutecznego systemu nadzorującego samą maszynę jak i zamontowanego na niej wyposażenia (choć w minimalnym stopniu).

Wraz z pozyskiwanymi maszynami powinno zadbać się o niezawodny i łatwo dostępny ich serwis i remonty oraz aktywne uczestnictwo w procesie ich modernizacji czy dostosowania do nowych wymagań. Należy również zadbać o pewne standardy w zakresie elementów obsługi i zabezpieczenia użycia (tak by nie wzrastały zarówno koszty pozyskania jak i samej eksploatacji).

Z procesem eksploatacji związany jest nierozzerwalnie czas uzyskiwania gotowości bojowej, czyli odtwarzania zdolności śmigłowca do wykonania kolejnego zadania. Powinien on być jak najkrótszy a sam proces nie powinien być skomplikowany i generować wysokich nakładów.

Koncepcja rozwoju i zakupu śmigłowców w Polsce

Zapewnienie odpowiedniej do potrzeb floty śmigłowców (nie tylko dla wojska, ale również innych służb państwowych), związane jest z przygotowaniem długofalowego i doprecyzowanego planu (ale z pewnymi kompromisami wynikającymi ze specyfiki zastosowania i uwarunkowań technicznych).

Powinien on uwzględniać nie tylko potrzeby, ale i realne możliwości czy rozwój technologiczny i pozyskanie korzyści ekonomicznych dla gospodarki.

Przewiduje się, że na całkowity koszt zakupu składać się będzie pozyskanie:

- śmigłowców - 55÷61 % ceny;
- sprzętu obsługowego - 5÷7%;
- pakietu szkoleniowego - 5%;
- środków bojowych - 10÷15%;
- zapasów - 10÷15%;
- infrastruktury - 7÷10% ceny.

Natomiast patrząc na cały cykl kosztów życia, rozkłada się on w następujący sposób:

- śmigłowce - 35%;
- remonty i przeglądy - 18%
- pozostałe - 47%.

Wyraźnie jest więc widoczne znaczenie czynnika ekonomicznego oraz korzyści, jakie daje pozostawienie w naszych rękach procesu obsługowo-remontowego, przyszłych modernizacji i szkolenia. Szacunkowa godzina lotu średniego śmigłowca wielozadaniowego waha się od 50 do 80 tys. zł a koszt wyszkolenia pilota to ok. 8÷12 mln zł (w zależności od typu, specjalizacji i wersji). Dobrym przykładem kosztów związanych z eksploatacją były te związane z użytkowaniem maszyn w Afganistanie gdzie działanie jednej wielozadaniowej eskadry pochłaniało znaczne środki (w tym techniczne) doprowadzając do uziemienia maszyn pozostających w kraju.

Obecnie ocenia się, że od wprowadzenia nowej konstrukcji do służby do czasu osiągnięcia pełnej zdolności bojowej może upłynąć nawet 2÷3 lata. Jest to czas przeznaczony nie tylko na szkolenie, ale na podnoszenie zdolności w zakresie eksploatacji i sposobów funkcjonowania nowych jednostek. Jest on również weryfikacją przyjętych założeń i często wymusza wprowadzenie kosztownych zmian.

Obok zakupów konieczna modernizacja istniejących śmigłowców

Biorąc pod uwagę długi okres związany z wprowadzeniem do eksploatacji nowych śmigłowców oraz szkolenia pilotów i personelu technicznego w ich użytkowaniu należy zastanowić się również nad przedłużeniem czasu wykorzystania obecnych maszyn. Powinny być one poddane procesowi oceny dalszej przydatności do wykorzystania a te egzemplarze, których stan techniczny (oraz przeznaczenie) zapewnia możliwość uzasadnionej technicznej i ekonomicznej modernizacji poddane temu procesowi.

Należy pamiętać, że w programy wdrożenia i rozwoju obecnie użytkowanych maszyn poniesiono już spore nakłady (np. śmigłowców W-3PL *Głuszczyk* czy SW-4 *Puszczyk*) oraz to, że posiadamy pełną bazę obsługową i doświadczenie w ich eksploatacji a także oferowany jest szeroki program dalszej modernizacji (m.in. ZSA, „glass cockpit”, silniki PZL-10W/MS-500W z układem FADEC, usprawnione systemy hydrauliczne z dodatkowymi hydroakumulatorami, czy nowe łopaty).



Śmigłowiec MI-8 fot. D.Sadza/D24

Dotyczy to również śmigłowców rodziny Mi-8/17/171, sukcesywnie już wcześniej modernizowanych i dostosowywanych do nowych zadań. Biorąc pod uwagę ich duży dalszy potencjał rozwojowy oraz dostępność na rynku krajowym i zagranicznym szeregu rozwiązań zwiększających ich możliwości, dalsza eksploatacja tych maszyn (wobec szczupłości posiadanych śmigłowców) wydaje się niezbędną.

Innym z ważniejszych czynników przemawiających za utrzymaniem w linii obecnie wykorzystywanych maszyn jest również potrzeba utrzymania ciągłości pokoleniowej personelu latającego i technicznego, dysponującego bogatym doświadczeniem bojowym w ich użyciu w tym wywodzącym się z misji w Iraku czy Afganistanie. Zapewni to płynne przeszkolenie na nowy sprzęt i pozwoli na skrócenie czasu jego opanowania (bez działania metodą „prób i błędów”).

Jedną z możliwości modernizacji parku śmigłowców Sił Zbrojnych, w tym Mi-8/17 i W-3 jest wspólna oferta przemysłu polskiego i ukraińskiego. Obejmuje ona zastosowanie systemu krajowego systemu awioniki Glass Cockpit w oparciu o rozwiązania ZSA zbudowanego dla śmigłowca Głuszec oraz ukraińskich jednostek napędowych. Propozycja remotoryzacji ma charakter wariantowy. Dla przykładu w wypadku śmigłowców W-3 można użyć silników MS-500V przy pozostawieniu układu przeniesienia napędu i obsługi, bądź też MS-14W i nowej przekładni. Jednocześnie w ramach modernizacji W-3 jak i Mi-8/17 można rozważyć zastosowanie nowych systemów samoobrony, zwiększającego przeżywalność tych maszyn na polu walki.

Polska sytuacja - brak spójności

Już na etapie przechodzenia polskich zakładów do zagranicznych koncernów powinno być zapewnione zabezpieczenie polskiego interesu w postaci zagwarantowania, że w przyszłości to w nich zapewniona będzie produkcja, serwis i remonty wybranych przez różne resorty platform.

Niestety w parze ze sprzedażą polskich firm nie poszły długoplanowe wizje i rzetelne/trwałe postanowienia związane z rozwojem i utrzymaniem floty śmigłowców w Polsce. Dwa podmioty (mające swoje zakłady w naszym kraju) zaoferowały produkty, które w ich mniemaniu spełniałyby polskie wymagania na uniwersalną średnią platformę w oparciu o nowoczesną i istniejącą konstrukcję, (przy czym AugustaWestland z AW149 liczył na zakończenie procesu rozwoju i badań przed terminem rozpoczęcia przetargu/dostaw sprzętu).

Ale pomimo tego, że przez dłuższy czas wojsko wyraźnie dawało do zrozumienia, że jego intencją jest pozyskanie maszyn średnich (wielozadaniowych – zdolnych do transportu drużyny czy użycia w wersjach specjalnych w tym uzbrojonych) oraz w dalszej perspektywie ciężkich maszyn transportowych ostateczny wynik opierał się głównie na wyborze lepszych osiągnięć i parametrów taktyczno-technicznych maszyny będącej w nieco innej kategorii masowej i operacyjnej niż dwie pozostałe.

Z jednej strony MON wyraźnie odcina się od przekształcenia przetargu w pracę badawczo-rozwojową (co zaprzeczało idei wspólnej platformy i wymagań przed nią stawianych dla poszczególnych wersji – nie ma takich śmigłowców). Z drugiej oczekuje się pozyskania nowoczesnej, perspektywicznej konstrukcji, ale by zmniejszyć koszt i ryzyko postanowiono kupić śmigłowiec dostępny od zaraz we wszystkich wersjach przewidywanych do wprowadzenia. Problem jaki pojawił się w prowadzonej procedurze pozyskania śmigłowca wielozadaniowego wynika z tego, że oba założenia są ze sobą sprzeczne. Wprowadziło to niestety pewne zamieszanie zarówno po stronie zamawiającej jak i potencjalnych oferentów, którzy wyraźnie nie zrozumieli wzajemnych, sprzecznych ze sobą założeń i intencji, czego efektem jest ciągły brak wyboru docelowej konstrukcji.

Polskie Siły Zbrojne (ale i inne służby) nie potrafią wypracować spójnej i długofalowej koncepcji wprowadzenia nowych śmigłowców dla poszczególnych rodzajów wojsk tak by dedykowane im typy spełniały w pełni stawiane przed nimi zadania (dla której podstawę powinno również stanowić dotychczasowe doświadczenie wynikające z eksploatacji obecnych maszyn w kraju i za granicą oraz ćwiczeń z armiami sojuszniczymi). To już nie pierwszy raz MON pokazuje brak zdecydowania i konsekwencji w realizacji programów modernizacyjnych, nie trzymanie się ustalonych podczas fazy planowania i identyfikacji założeń czy złe oszacowanie kosztów poszczególnych programów uzbrojenia.

Z kolei potencjalni oferenci swoje niedostosowanie (często wynikające również z sprzecznych intencji MON) próbują obejść różnymi drogami oferując śmigłowce niespełniające do końca naszych wymagań lub będące dopiero w fazie badań i rozwoju. Kroki te połączone są z lobbieniem i wywoływaniem niepotrzebnego chaosu mającego na celu wyrobienie pewnej oceny przez opinię publiczną nie zawsze rozumiejącą specyfikę potrzeb i uwarunkowań wojska



Fot. PZL Świdnik

Innym bardzo ważnym założeniem, wpływającym na zdolności przyszłej floty śmigłowców w wykonywaniu przez niestawianych zadań jest - czy mniejsza liczba maszyn, (choć nowocześniejszych) w pełni zastąpi obecnie posiadane w realizacji wszystkich stawianych przed nimi zadań. Chodzi tu nie tylko o transport wojska, ale przede wszystkim o realizację takich specjalistycznych zadań jak CSAR, CASEVAC, MEDEVAC, ZOP, ZON itp. również w ramach sił powietrznych czy marynarki wojennej. Oraz czy to co dzisiaj posiadamy tak do końca zabezpiecza nasze interesy i daje pełne możliwości wykorzystania.

Z czasem po stopniowym wycofywaniu obecnych maszyn trzeba je zastąpić nowymi. To zgodnie z koncepcją uniwersalnej platformy śmigłowcowej powinien być typ wybrany w obecnym przetargu - pytanie czy będzie on wtedy w ogóle dostępny?

Niezależnie od tego wszystkiego i tak ww. koncepcja pozostanie wyłącznie na papierze, bo jednocześnie ze starszymi typami eksploatowane będą nowe maszyny o zupełnie innej filozofii wykorzystania, obsługi i szkolenia.

Podsumowanie

Jaki powinien być przyszły śmigłowiec? Przede wszystkim powinien charakteryzować się prostą konstrukcją (co nie znaczy nienowoczesną w sensie oferowanego z nim wyposażenia), nadwyżką mocy użytych silników, dużym udźwigniem oraz łatwą adaptacją dostosowującą go do wykonywania różnych zadań (oczywiście uzasadnionych z taktycznego, technicznego i ekonomicznego punktu widzenia).

Nie da się wykonać w pełni wszystkich stawianych przed armią zadań opierając się na jednej platformie. Takie podejście nie tylko osłabi możliwości w zakresie wykorzystania śmigłowców, ale i poważnie może zakłócić procesy wdrażania innych systemów uzbrojenia współdziałających jako połączone systemy walki, dowodzenia i przekazywania danych.

Nawet dotychczas posiadana flota śmigłowców nie pozwala na pełne wykorzystanie możliwości dwóch

posiadanych brygad aeromobilnych nie mówiąc już o siłach specjalnych, rozpoznaniu czy zapewnieniu realizacji różnych zadań na potrzeby wojsk lądowych, sił powietrznych czy marynarki wojennej. Niestety może się okazać, że w realnych działaniach podobnie jak samolotów zabraknie również śmigłowców. Co wtedy ma zrobić dowódca? Zaczekać na śmigłowce, poddać się czy wycofać?

Czy nie należy, więc pozyskać ich większej liczby, ale z podziałem na te w zubożonym standardzie (do transportu i zadań pomocniczych), pewnej ich ilości z dostosowaniem do operowania w innych niż polskie warunkach i wzbogaconym zestawem systemów czy uzbrojenia oraz wysokiej klasy maszyn specjalistycznych (głównie dla sił specjalnych, powietrznych i morskich). Przy czym wobec tych ostatnich to powinny być one elementem dodatkowego programu/przetargu (oczywiście powiązanego pod względem eksploatacyjnym i szkoleniowym z wymaganiami na zasadniczą platformę). Dodatkowo by zapewnić skuteczne użycie posiadanych brygad aeromobilnych/rozpoznania powinniśmy również posiadać ciężkie śmigłowce transportowe.

Należałoby też zastanowić się czy MON nie powinno dostać wsparcia podmiotów cywilnych w realizacji zakupu części maszyn - przecież zadania takie jak SAR, transportowe, ratownictwa itp. często wykonuje się na ich rzecz (choćby pomoc w przypadku wystąpienia klęsk żywiołowych).

Istnienie pięciu zespołów zajmujących się procesem opracowywania wymagań i pozyskania różnych typów maszyn niestety powoduje wzajemną kolizję, co do parametrów taktyczno-technicznych czy zapewnienia ich współdziałania na polu walki. Bardziej racjonalnym podejściem wydaje się utworzenie jednego biura programów śmigłowcowych.

Marek Dąbrowski