

MERLINY DLA MARYNARKI WOJENNEJ TO DOPIERO POCZĄTEK [KOMENTARZ]

Zawarcie umowy offsetowej dotyczącej zakupu śmigłowców morskich AW101 Merlin w wersji ZOP z opcją realizacji misji ratowniczych Combat SAR to dobry sygnał. Należy mieć nadzieję, że pozyskanie pierwszych 4 maszyn bazowania lądowego to początek, a nie koniec modernizacji lotnictwa morskiego. Potrzeby są znacznie większe i nie zaspokoi ich wydłużenie resursów zabytkowych już Mi-14.

Ogłoszenie 8 kwietnia 2019 zawarcia umowy offsetowej powiązanej z zakupem śmigłowców bazowania lądowego do zwalczania okrętów podwodnych z opcją prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych daje pewne nadzieje lotnictwu Marynarki Wojennej. Nadzieje, że rozwiązany zostanie pełzający kryzys braku nowoczesnych maszyn. Obecnie trwa proces wydłużania resursów trzydziestoletnich Mi-14, które służą zarówno w roli maszyn ratowniczych jak też zwalczających okręty podwodne. Dzięki temu 2 śmigłowce SAR Mi-14PŁ/R jak też 8 maszyn Mi-14PŁ w wariantcie ZOP będzie mogło służyć dodatkowe 4 lata. W tym czasie trzeba nie tylko dostarczyć nowe śmigłowce morskie, ale również przeszkolić personel aby mogły one osiągnąć gotowość operacyjną.

Decyzja, czyli początek drogi

Zawarcie umowy offsetowej, choć nieco zaskakujące, oznacza po pierwsze pozytywne zakończenie testów, po drugie, zbliżające się zawarcie kontraktu. Jednak zakup 4 śmigłowców morskich bardzo niewielkim stopniu rozwiązuje problemy Marynarki Wojennej. Nie tyle nawet rozwiązuje, co sygnalizuje szansę na ich rozwiązanie. Minimalne potrzeby dla potrzeb zapewnienia bezpieczeństwa na Bałtyku, zarówno w zakresie zwalczania okrętów podwodnych jak i ratownictwa morskiego, to co najmniej dwa razy tyle maszyn gotowych do działania. Należy więc traktować zaplanowaną na kwiecień 2019 umowę jako początek wieloletniego procesu wyprowadzania lotnictwa śmigłowcowego MW z pewnego rodzaju zapaści.

Czytaj też: [Śmigłowce SAR dla Polski: To nie wymiana, a skok generacyjny](#)

Obecnie pilna jest potrzeba pozyskania dużych maszyn, szczególnie do zadań ratowniczych, co doskonale pokazała niedawna awaria promu na wodach terytorialnych Norwegii. Potrzeba ewakuacji dziesiątek osób z pokładu dużej jednostki pasażerskiej w czasie trudnej pogody, nawet w przypadku użycia dość dużych maszyn H225 Super Puma (cywilny odpowiednik słynnego H225M Caracal), stanowiła nie lada wyzwanie. Gdyby coś takiego obecnie zdarzyło się w polskim obszarze odpowiedzialności, sytuacja wyglądałaby o wiele bardziej dramatycznie.

Zakup dużych śmigłowców bazujących na lądzie nie rozwiązuje wszystkich problemów w zakresie wiroplątów morskich. Równie palącym problemem są śmigłowce pokładowe. Obecnie eksploatowane

Kaman SH-2G Super Seasprite służą w Polsce od 2003 roku wraz z fregatami typu Oliver Hazard Perry ORP *Gen. K. Pułaski* oraz ORP *Gen. T. Kościuszko*. Pomimo wyczerpania zaledwie około 50% nalotu będą musiały być wycofane ze względu na brak wsparcia eksploatacji ze strony producenta. W tej sytuacji, jak przyznał w maju 2018 roku wiceminister MON Wojciech Skurkiewicz, pozyskanie nowych śmigłowców pokładowych do zwalczania okrętów podwodnych jest zadaniem bardzo pilnym. Nawet jeśli pozostałe SH-2G będą służyć do całkowitego wyczerpania zapasów części, oznacza to zakup śmigłowców pokładowych dla wprowadzanych jednostek.

De facto, decyzja o utrzymaniu w znacznej mierze pozornej zdolności operacyjnej obecnie stosowanych maszyn oznacza poważne upośledzenie możliwości działania okrętów OHP. Obecnie śmigłowiec stanowi kluczowy element wyposażenia jednostek morskich, zarówno w zakresie rozpoznania jak i zwalczania wszelkiego rodzaju zagrożeń. Dotyczy to również jednostek takich jak ORP *Ślązak* czy planowane okręty *Miecznik* oraz *Czapla*. Dlatego uzasadnione byłoby nie tylko pozyskanie śmigłowców i szkolenie załóg dla okrętów wprowadzanych i planowanych do służby, ale przede wszystkim zakup maszyn dla posiadanych już okrętów i ujednoczenie floty wiroplątów pokładowych.



Fot. j.Sabak

Sukces Leonardo Helicopters

Nadchodzące zawarcie umowy dotyczącej zakupu przez Polskę pierwszych śmigłowców AW101 Merlin, należy postrzegać jako duży sukces koncernu Leonardo. Światomie pisze o „pierwszych śmigłowcach Merlin”, gdyż jak już wielokrotnie sygnalizowano, potrzeby Marynarki Wojennej są co najmniej dwukrotnie większe w zakresie maszyn ciężkich. W perspektywie można się również spodziewać wprowadzenia do służby AW101 w wersji dla Wojsk Specjalnych, które zastąpią użytkowane obecnie Mi-17. HH-101A Caesar, prezentowany już w Polsce, m. in. podczas MSPO 2017, jest maszyną znacznie lepiej dostosowana do współczesnego pola walki niż Mi-17, a pod względem możliwości operacyjnych uzupełniałby pozyskiwane obecnie maszyny Black Hawk. Jest to oczywiście perspektywa dłuższa.

Czytaj też: [AW101 - kandydat na następcę polskich Mi-14 \[ANALIZA\]](#)

W znacznie krótszym czasie można spodziewać się zakupu maszyn pokładowych, o czym wcześniej już wspominałem. W tym zakresie Leonardo Helicopters zyskuje istotną przewagę nad konkurentami. Nie tylko posiada w ofercie popularny nie tylko w Europie i dość dobrze dostosowany do naszych potrzeb śmigłowiec AW159 Wildcat. Uruchomienie w WZL-1 licencjonowanego Centrum Wsparcia Eksploatacji Śmigłowców w ramach umowy offsetowej z koncernem Leonardo i eksploatacji AW101 w Marynarce Wojennej RP z pewnością nie pozostaną bez wpływu na dalsze procesy pozyskiwania wiroplątów, przynajmniej w tym rodzaju sił zbrojnych. Ujednolicenie w zakresie dostawcy i producenta ma uzasadnienie zarówno ekonomiczne i logistyczne jak i operacyjne. Należy mieć nadzieję, że są to kwestie brane pod uwagę przez decydentów, zważywszy na to, że maszyny pokładowe dla OHP, Miecznika czy ORP Ślężak powinny być pieśnią niedalekiej przyszłości.

Równocześnie offset związany z kontraktem AW101 który trafi do WZL-1, stanowić będzie dla tej firmy istotny impuls pod względem nowych kompetencji i zachodnich technologii. Dobre wykorzystanie tych możliwości będzie dawać zakładom nowe drogi rozwoju, poza kompetencjami związanymi ze sprzętem poradzieckim. W perspektywie może to oznaczać możliwość serwisowania i obsługi maszyn innych typów, zarówno w aplikacjach komercyjnych jak i wojskowych.

Przełamanie w ostatnim czasie impasu dotyczącego zakupu śmigłowców, wywołanego decyzją o anulowaniu kontraktu na maszyny H225M Caracal, jest dobrym sygnałem. Należy jednak zaznaczyć, że liczba pozyskiwanych maszyn jest niewielka. Powinny one stanowić początek procesu wymiany floty śmigłowców w siłach zbrojnych, gdyż w innym przypadku nie będą to zakupy operacyjne, ale polityczno-defiladowe. Tymczasem flota śmigłowców, maszyn bardzo szeroko stosowanych we współczesnych konfliktach zbrojnych, nie dotrwa 4 lat do kolejnych wyborów. Potrzeby jest pilny i silny zastrzyk nowych technologii i unowocześnienie posiadanej floty w oparciu o analizę koszt-efekt a nie homeopatyczna modernizacja w zakresie wystarczającym do zorganizowania parady.