

PO SZEŚCIU LATACH A-10 WRÓCIŁY DO AFGANISTANU

Samoloty szturmowe A-10C Thunderbolt II po 6 latach wróciły do Afganistanu. Maszyny mają wesprzeć siły rządowe i kontyngent amerykański w walce z Talibami.

Tuzin maszyn A-10C wylądowało 19 stycznia br. w Kandaharze na południu Afganistanu, gdzie już niebawem mają zostać przemieszczone kolejne maszyny USAF, w tym bezzałogowce MQ-9 Reaper i śmigłowce HH-60G Pave Hawk wykorzystywane w misjach C-SAR. Jest to element nowej strategii, mającej zwiększyć elastyczność i intensywność operacji powietrznych nad Afganistanem w ramach operacji Jagged Edge.

12 szturmowych Thunderboltów należących do 303rd Expeditionary Fighter Squadron dotarło do Kandaharu z bazy Al Udeid w Katarze. Pierwotnie miały one trafić do tureckiej bazy Incirlik, skąd operowałyby przeciwko siłom Daesh w Syrii. Pentagon zdecydował jednak w ostatniej chwili o przekierowaniu tych specjalistycznych maszyn do Afganistanu. Obecnie trwają tam intensywne działania skierowane zarówno przeciw bojownikom jak i produkcji narkotyków które stanowią istotne źródło dochodów dla Talibów.

Prawdopodobnie afgański narkobiznes będzie głównym celem działań A-10, które startując z bazy w Kandaharze będą zapewniać odpowiednią szybkość reakcji i niski koszt tego typu rajdów antynarkotykowych. Z pewnością będzie to znacznie tańsze niż użycie F-22 operujących ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, jak miało to miejsce podczas ataku na afgańskie wytwórnie narkotyków w listopadzie 2017 roku. Nawet abstrahując od odległości warto przypomnieć, że godzina lotu F-22 kosztuje około 70 tys. dolarów natomiast dla A-10 koszt ten jest ponad sześć razy niższy.

Istotnymi zaletami A-10 są również: niska prędkość, długi czas pozostawania w rejonie działań i potężne 30mm działko pokładowe GAU-8/A Avenger. Maszyny te są więc znacznie lepszym wyborem, zwłaszcza przeciwko celom znajdującym się w terenie zurbanizowanym.

Te same cechy są przyczyną, dla której lotnictwo od lat „nie może się pozbyć” A-10, które miały zastąpić samoloty F-35. Utrzymanie Thunderboltów w linii i ich finansowanie wiąże się z coroczną, wręcz rytualną walką w Kongresie USA. W budżecie na przyszły rok USAF umieściło już punkty dotyczące funduszy na maszyny tego typu, a przede wszystkim na produkcję kolejnych skrzydeł, które są niezbędne do utrzymania samolotów w linii. Spośród 281 A-10 służących obecnie w US Air Force 172 potrzebuje w najbliższych latach nowych skrzydeł, których producentem jest firma Boeing. Koncern od kilku lat ma jednak problemy z terminową dostawą, a przede wszystkim z ogromnymi kosztami produkcji tych elementów. Nadal nie dostarczono jeszcze 14 zestawów skrzydeł z zeszłorocznej partii.