

ZANIM NADLECĄ NOWE MYŚLIWCE. JAK ZAPEŁNIĆ LUKĘ W SIŁACH POWIETRZNYCH [ANALIZA]

Informacja o oficjalnej odpowiedzi Departamentu Stanu Stanów Zjednoczonych na zapytanie dotyczące myśliwców F-35 może cieszyć, ale ich przewidywane terminy dostaw budzą pewien niepokój. Pierwsza eskadra ma pojawić się w Polsce dopiero w roku 2026 i nawet jeżeli szybko osiągnie pełną gotowość operacyjną, dzięki dostarczeniu czterech samolotów dwa lata wcześniej i przeprowadzaniem na nich szkoleniom, to i tak pozostaje ponad siedmioletnia luka, w czasie której do obrony polskiej przestrzeni powietrznej pozostaje tylko 48 F-16C/D Jastrząb.

Poza Jastrzębiami na papierze Polska będzie dysponowała także 18 samolotami Su-22 z 21 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Świdwinie, które zgodnie z obecnymi planami po wydłużeniu resursów mogą pozostawać w służbie mniej więcej do połowy dekady (w 2014 r. podjęto decyzję o przedłużeniu ich służby o 10 lat). Są to jednak dzisiaj maszyny zdolne do wypełniania bardzo ograniczonego wachlarza misji i służą dzisiaj głównie do szkolenia... Wojsk Lądowych we współdziałaniu z lotnictwem. O realnym obciążeniu F-16C/D trudno więc tutaj mówić.

W tej sytuacji polskie lotnictwo bojowe może stanąć w obliczu sytuacji, w której system obrony powietrznej kraju będzie jeszcze bardziej nieszczelny, a w dodatku będzie następowało szybkie zużycie myśliwców F-16C/D - maszyn dla Polski bardzo cennych i mogących odgrywać ważną rolę w systemie obronnym kraju jeszcze przez dekady. Istnieje też ryzyko związane z brakiem ciągłości w szkoleniu personelu latającego i naziemnego. To wszystko może mieć miejsce przy założeniu, że nie zostaną podjęte żadne kroki aby zaradzić tej sytuacji, tj. doprowadzić do błyskawicznego wprowadzenia do służby operacyjnej dodatkowych samolotów.

MiG-29

Pierwszym i najprostszym rozwiązaniem wydaje się w tym kontekście przywrócenie do lotów myśliwców MiG-29. Są to samoloty, które na współczesnym polu walki pozostawiają wiele do życzenia - m.in. nie są maszynami wielozadaniowymi a ich zasięg pozostawia wiele do życzenia - ale mogą odciążać F-16C/D chociażby w wypełnianiu zadań typu air policing.

Przypomnijmy, że przed wypadkami tych maszyn w latach 2017-19 planowano ich eksploatację do, odpowiednio: 2025 roku (samoloty w gorszym stanie z 22 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Malborku) i 2030 roku (samoloty należące do 23 BLT z Mińska Mazowieckiego, które przeszły zabiegi odmładzające i modyfikacje w WZL Nr 2). Terminy te idealnie zgrywałyby się w czasie z prognozowanym wejściem do służby dwóch eskadr F-35A - w 2026 i 2030 roku. Do MiG-ów Polska dysponuje już odpowiednim zapleczem technicznym, doświadczonymi kadrami i infrastrukturą. Ich powrót do służby planowany był na lipiec 2019 roku, jednak przesunięto go na kolejny, nieujawniony termin. Czy i kiedy samoloty te wrócą do służby? Tego na razie nie wiadomo.

Czytaj też: [Kolejny MiG-29 utracony. Czy dolecimy do Harpii? \[OPINIA\]](#)

Z wielu względów im szybciej by to nastąpiło tym lepiej. Brak zamówień na prace przy MiG-ach boleśnie odczuwają specjalizujące się w tym zakłady WZL Nr 2 i WZL Nr 4, które właśnie kończą realizować ostatnie, złożone jeszcze przed zdarzeniem z marca br. zamówienia. W obliczu braku dalszych zamówień nie mogą one planować kolejnych zakupów części. A te realizowane są w czasie od kilku miesięcy do nawet dwóch lat z uwagi na skomplikowanie prac. Brak zamówień może doprowadzić także do rozpadu wykwalifikowanych do prac przy MiG-ach-29 i ich silnikach Klimow RD-33 kadr inżynierskich. Ich ponowne zebranie może okazać się trudne a być może, jak uczy historia, nawet niemożliwe. Wiążące decyzje muszą więc być podejmowane tutaj szybko, o ile samoloty te rzeczywiście nadają się jeszcze do eksploatacji. Ponowne uruchomienie myśliwców MiG-29 wiąże się z problemami takimi jak przywrócenie nawyków w locie ich pilotów (minęło już ponad pół roku od ich uziemienia), ale ten wysiłek i koszt byłyby niewielkie w porównaniu z innymi alternatywami.

Używane F-16



Fot. Ministerstwo Obrony Litwy

W 2016 i 2017 roku, a zatem zanim podjęto jeszcze zdecydowane kroki w kierunku zakupu F-35, w MON prowadzono studium nad pozyskaniem samolotów F-16. Rozważano zakup fabrycznie nowych F-16V Block 70/72, ale także rozglądano się za używanymi maszynami tego typu. Samoloty takie trudno byłoby zdobyć ze Stanów Zjednoczonych, które – w związku z opóźnieniami dostaw Lightninga II – same przedłużają resursy własnych F-16C/D i będą je eksploatowały jeszcze przez wiele lat. Z kolei pozyskanie zakonserwowanych w bazie USAF w Davis-Monthan F-16A/B kompletnie mija się z celem biorąc pod uwagę ich wiek i stan techniczny. Rozważano wszakże inne kraje. Używanymi F-16AM/BM w stanie umożliwiającym ich kilkuletnią eksploatację mogą nadal dysponować kraje europejskie takie jak: Portugalia, Belgia, Holandia, Dania i Norwegia. Najlepsze okazje przeszły wprawdzie Polsce koło

nosa na początku tej dekady, kiedy holenderskie, belgijskie i portugalskie maszyny zostały sprzedane Chile i Jordanii a następnie także Rumunii (portugalskie). Pytanie na dzisiaj brzmi jakie są harmonogramy wycofania F-16 w krajach skandynawskich? Oprócz tego chęć sprzedaży części używanych F-16C/D zgłaszały także Grecja i Izrael.

Szybkie pozyskanie 1-2 eskadr używanych „tymczasowych Jastrzębi” bez inwestycji w ich modernizację mogłoby się okazać realne ze względu na istniejące już przeszkolone kadry, chociaż koszt takiego rozwiązania mógłby się okazać wysoki. Przykładowo Rumunia za zakup i modernizację 12 F-16AM/BM zapłaciła równowartość 628 mln EUR (z VAT) z czego sam zakup samolotów wraz z ograniczoną modernizacją, zabiegami odmładzającymi, pakietem szkoleniowym i logistycznym wyniósł zaledwie 186,3 mln EUR. Resztę pochłonęło uzbrojenie do nich i dodatkowe wyposażenie.

Czytaj też: [Kownacki: Używane F-16A/B to złe rozwiązanie](#)

Nowy samolot niskokosztowy



M-346FA Fot. Leonardo

Od kilku lat w Polsce intensywnie reklamowany jest samolot M-346FA (Fighter-Attack), który reklamowany jest jako niedroga alternatywa dla rasowych myśliwców, zdolna jednocześnie do zastępowania w wykonywaniu licznych zadań w tym air policing, rozpoznawczych i uderzeniowych. Wyposażony w radiolokator Grifo-346 i zintegrowany z bardzo szerokim wachlarzem uzbrojenia Master cechuje się niską ceną za godzinę lotu. W dodatku jest to platforma, którą w 16 egzemplarzach Polska już kupiła (osiem w służbie), a zatem są już częściowo w Polsce przeszkolone kadry i zaplecze do prac nad nimi.

Wydaje się, że 1-2 eskadry M-346FA, lub innego samolotu tej samej klasy (choć wydaje się, że z wymienionych wcześniej względów najlepiej byłoby się zdecydować na ubojowionego Mastera) mogłyby z powodzeniem wejść na miejsce MiG-a-29 i wypełniać jego rolę efektywnie wspierając F-16C/D, szczególnie że są to maszyny wielozadaniowe.

Czytaj też: [MSPO 2019: radar i kierowane rakiety dla Mastera](#)

Po pojawieniu się F-35A dla M-346FA także znalazłoby się zastosowanie. Jako zastępstwo Su-22, tak aby utrzymać liczbę eskadr bojowych jakimi Siły Zbrojne RP dysponowały jeszcze dekadę temu (były to trzy eskadry F-16, dwie MiG-29 i dwie Su-22). Samoloty te nadal mogłyby odciążać z zadań F-35 i F-16 i przyczyniać się do obniżania kosztów operowania sił powietrznych. Ich pozyskanie wiązałoby się jednak z pewnym kosztem, a ponadto należy uwzględnić czas produkcji M-346FA. Produkcja jednego egzemplarza trwa, zgodnie z danymi producenta mniej więcej dwa lata i tyle minimum trzeba byłoby czekać na komplet takich samolotów.

Czytaj też: [PAS19: M-346FA uzbrojony przez trzy kontynenty](#)

Inne alternatywy

Polisce proponowane są także inne konstrukcje lotnicze, w tym przede wszystkim myśliwce Eurofighter Typhoon. Trudno byłoby jednak ich zakup traktować jako rozwiązanie tymczasowe do czasu przybycia F-35 – tak ze względu na czas ich produkcji, jak i konieczność przygotowania zaplecza szkoleniowego i infrastruktury, nawet w wypadku wypożyczenia czy zakupu samolotów „z półki”. Niezależnie więc od ostatecznych decyzji związanych z myśliwcem nowej generacji i ich implementacją, Siły Powietrzne stoją przed wyzwaniem konieczności zapewnienia zdolności operacyjnych, jak i możliwości utrzymania nawyków pilotów, przez kilka najbliższych lat.