

Dziurawe niebo środkowoeuropejskich członków NATO

Andrzej Wilk,

współpraca: Tomasz Dąborowski, Jakub Groszkowski

W ostatnich miesiącach cztery państwa środkowoeuropejskie podjęły decyzje rzutuące na kształt ich lotnictwa wojskowego w perspektywie kolejnej dekady. Rumunia podpisała 11 października kontrakt, w ramach którego nabędzie od Portugalii 12 używanych amerykańskich myśliwców wielozadaniowych F-16A/B. Słowacja zawarła w sierpniu z rosyjskim koncernem MiG kontrakty na remont i ograniczoną modernizację 12 utrzymywanych w służbie myśliwców MiG-29. Czechi wstępnie porozumiały się w lipcu ze Szwecją w sprawie przedłużenia dzierżawy 14 myśliwców wielozadaniowych JAS-39 Gripen (szczegóły mają zostać dopracowane po wyborach parlamentarnych przez nowy czeski gabinet). Z kolei trapiąca problemami finansowymi i polityczną niestabilnością Bułgaria wstrzymała w czerwcu zakup nowych (niesowieckich) samolotów bojowych co najmniej do końca br. Jeśli w najbliższych latach Sofia w ogóle zdecyduje się na ich pozyskanie, będą to – wzorem rumuńskim – maszyny stosunkowo stare i wysłużone, w liczbie nie większej niż 12 (najprawdopodobniej F-16A/B z portugalskiego lub holenderskiego demobilu). Biorąc pod uwagę, że w 2012 roku analogiczną do czeskiej decyzję o 14 swoich Gripenach podjęły Węgry, zdolności środkowoeuropejskich członków NATO do prowadzenia działań w przestrzeni powietrznej należy uznać za trwale ograniczone.

Nasylenie regionu samolotami bojowymi pozostaje najniższe w skali całego kontynentu (wyłączając państwa bałtyckie), w perspektywie kolejnej dekady użytkowane maszyny będą także najstarsze i najmniej zaawansowane technologicznie (wszystkie należą do tzw. 4 generacji, której korzenie sięgają lat 70. XX wieku). nierozwiązany pozostał problem uzyskania przez środkowoeuropejskich członków NATO pełnej interoperacyjności w ramach Sojuszu. Modernizując park MiG-29, Słowacja co najmniej po raz kolejny odsuwa w czasie osiągnięcie interoperacyjności. Bułgaria uzyska ją, nabywając jakiegokolwiek zachodnie samoloty bojowe, choć wątpliwe jest, by wprowadziła do służby nowe maszyny wcześniej niż pod koniec obecnej dekady. Biorąc pod uwagę brak realnych perspektyw wprowadzenia do służby w siłach powietrznych państw regionu nowych wielozadaniowych samolotów bojowych 5 generacji lub maszyn przejściowych generacji 4+, obronę przestrzeni powietrznej środkowoeuropejskich członków NATO można określić mianem coraz bardziej dziurawego nieba.

Trybut na rzecz NATO

Wstępowanie państw Europy Środkowej do NATO (Czechy, Polska i Węgry w 1999, a Bułgaria, Rumunia i Słowacja w 2004 roku) wiązało się z koniecznością dostosowania ich sił zbrojnych do standardów Sojuszu także pod wzglę-

dem technicznym, w celu uzyskania kompatybilności i interoperacyjności. O ile w przypadku sił lądowych i morskich nowych członków NATO zachodnim sojusznikom wystarczała stosunkowo prosta wymiana środków łączności i dowodzenia, o tyle w przypadku sił powietrznych dla uzyskania pełnej interoperacyjności (zdolności

do współdziałania bojowego) oczekiwali oni wymiany samolotów bojowych na maszyny konstrukcji zachodniej.

Dodatkowy bodziec do modernizacji parku samolotów bojowych stanowiły coraz wyższe koszty ich zakupu i użytkowania, które legły u podstaw zmiany wymagań taktycznych dla tej kategorii uzbrojenia. Już w schyłkowym okresie zimnej wojny postawiono na rozwój konstrukcji skupiających w sobie zdolności z zakresu klasycznej walki powietrznej oraz atakowania celów naziemnych. Uzyskane dzięki temu ograniczenie liczby typów użytkowanych samolotów bojowych przynosiło znaczące oszczędności.

Mimo deklarowanej wielozadaniowości wydzierżawione przez Czechy i Węgry Gripeny były klasycznymi maszynami myśliwskimi.

W rezultacie najpóźniej w latach 90. XX wieku większość średnich i małych państw członkowskich NATO pozostała przy jednym typie wielozadaniowego samolotu myśliwskiego (najczęściej amerykańskiego F-16). Docelowe wykorzystanie jednego typu samolotu (określanego mianem wielozadaniowego samolotu bojowego – WSB) stanowi obecnie w Sojuszu normę (wyjątkiem są Stany Zjednoczone, wykorzystujące kilka typów samolotów bojowych, a w perspektywie średniookresowej – także Wielka Brytania). Podobna ewolucja nie nastąpiła w konstrukcjach sowieckich, stanowiących podstawę wyposażenia nowych państw członkowskich NATO (dopiero w latach 90. w Rosji rozpoczęto prace nad samolotami wielozadaniowymi).

Czechy, Węgry i Polska pozyskały wielozadaniowe samoloty bojowe konstrukcji zachodniej jako pierwsze i do października br. jedyne spośród środkowoeuropejskich członków NATO. Czechy wydzierżawiły w 2004 roku 14 szwedzkich JAS-39C/D Gripen z prawem użytkowania do 2014 roku, Węgry również

14 tego typu maszyn – do 2016 roku (Budapeszt podpisywał dwie umowy: w 2001 roku na samoloty starszej wersji JAS-39A/B oraz w 2003 roku, na mocy której zakupił nowsze JAS-39C/D; lotnictwo węgierskie otrzymało jednak Gripeny dopiero w 2006 roku). Jedyne Polska zdecydowała się na zakup większej liczby nowych samolotów – 48 amerykańskich F-16C/D najnowocześniejszej wówczas wersji Block 52 (dostarczono je w latach 2006–2008). Mimo deklarowanej wielozadaniowości przekazane Czechom i Węgrom Gripeny były klasycznymi maszynami myśliwskimi, nieprzystosowanymi do atakowania celów naziemnych, do kategorii wielozadaniowych można było zaliczyć tylko samoloty zakupione przez Polskę. Podejmowane od połowy ubiegłej dekady próby pozyskania zachodnich samolotów przez Bułgarię i Rumunię każdorazowo kończyły się fiaskiem ze względów finansowych. Słowacja w ogóle nie zaczęła tego typu działań, niezmiennie opierając się na posowieckich MiG-29, zmodernizowanych w ubiegłej dekadzie w kooperacji z Rosją do standardu AS. Przystosowane do ograniczonego współdziałania w ramach NATO myśliwce MiG-29 przez wiele lat pozostawały podstawowym samolotem bojowym w regionie. Oprócz Słowacji nadal użytkują je Bułgaria i Polska. Czechy wycofały MiG-29 ze służby już w 1995 roku (przejściowo korzystając ze starszych, produkowanych na licencji w Czechosłowacji myśliwcach MiG-21), Rumunia w 2003 roku (podobnie jak Czechy opierając się na posowieckich MiG-21, zmodernizowanych przez czeski przemysł do standardu Lancer, który częściowo spełniał wymogi maszyny wielozadaniowej), a Węgry w 2010 roku.

Ratowanie zdolności do lotu

Na początku obecnej dekady państwa regionu stanęły – z wyjątkiem Polski – przed koniecznością podjęcia wiążących decyzji o przyszłości ich lotnictwa wojskowego. Odsuwanie jej w czasie groziło całkowitą utratą zdolności do prowadze-

nia działań bojowych w powietrzu. W połowie dekady kończyły się czeskie i węgierskie porozumienia o dzierżawie Gripenów. W obu przypadkach w grę wchodziło przedłużenie dzierżawy bądź zakup maszyn, niekoniecznie szwedzkich (taką opcję rozważano przede wszystkim w Czechach). Z kolei posowieckie MiG-29 wyczerpywały swoje rezerwy i konieczna była ich modernizacja bądź zastąpienie przez inne samoloty. W przypadku rumuńskich MiG-21 w grę wchodziło wyłącznie wycofanie ze służby i zastąpienie nowszymi maszynami.

Najprostszą drogę wybrały Węgry, które już w styczniu 2012 roku podpisały aneks do porozumienia z 2003 roku, wydłużając okres dzierżawy (leasingu) o kolejne 10 lat (do 2026 roku), przy jednoczesnym zmniejszeniu wysokości rocznej raty. Rozwiązanie takie wymusiła

Nabycie przez Bukareszt użytkowanych od kilku dekad F-16 nie rozwiązuje problemu modernizacji Sił Powietrznych Rumunii.

pogarszająca się sytuacja finansowa Budapesztu, który pierwotnie miał po 10 latach użytkowania odkupić samoloty od Szwecji. Minusem przyjętego rozwiązania jest wysoce prawdopodobna rezygnacja z jakiegokolwiek modernizacji dzierżawionych maszyn, które na przełomie dekad, w sytuacji wprowadzania do służby w innych państwach NATO samolotów 5 generacji (amerykańskie F-35) będą już przestarzałe. W podobnej sytuacji znajdują się Czechy, przy czym osiągnięte w lipcu br. wstępne porozumienie zakłada modernizację samolotów. Jej zasadniczym elementem ma być przekształcenie czeskich Gripenów w pełnowartościowe WSB poprzez przystosowanie ich do działań powietrze–ziemia. Z modernizacją należy wiązać wydłużenie okresu dzierżawy do 12 lat z opcją na kolejne 2 (do 2026 lub 2028 roku; Praga również uzyskała zmniejszenie wysokości rocznej raty).

Największy postęp uczyniła Rumunia, która nabywając od Portugalii 12 samolotów F-16A/B zmodernizowanych wcześniej do standardu MLU (Mid-Life Upgrade) nie tylko utrzyma w perspektywie najbliższych lat zdolność do prowadzenia działań w powietrzu, lecz także uzyska możliwość współdziałania bojowego w ramach NATO. Biorąc pod uwagę, że maszyny osiągną gotowość operacyjną dopiero w 2017 roku, gdy standardem w armiach zachodnich członków NATO będzie wprowadzanie do służby WSB generacji 5 (F-35) lub 4+ (francuski Rafale, brytyjsko-hiszpańsko-niemiecko-włoski Typhoon z tzw. trzeciej transzy, pod warunkiem zainstalowania w maszynach europejskiego konsorcjum stacji radiolokacyjnych z tzw. elektronicznym skanowaniem fazowym), kwestią otwartą pozostaje możliwość współdziałania sojuszników z bądź co bądź przestarzałymi rumuńskimi F-16. Nabycie przez Bukareszt użytkowanych wcześniej nie tylko przez Portugalię, lecz także przez lotnictwo amerykańskie, maszyn (3 z nich mają pochodzić via Portugalia bezpośrednio z rezerwy amerykańskiej) nie rozwiązuje problemu modernizacji Sił Powietrznych Rumunii, a jedynie nieznacznie odsuwa go w czasie. Zapowiedzi rumuńskich polityków o docelowym wprowadzeniu do służby WSB 5 generacji – F-35 – należy obecnie postrzegać wyłącznie w kategorii deklaracji intencji. Nawet jeśli Bukareszt będzie stać na zakup tego typu maszyn, ze względu na przedłużające się prace prototypowe, rosnące koszty i wcześniejszą konieczność zrealizowania zamówień uczestników programu budowy F-35 (w tym kilku zachodnioeuropejskich członków NATO), pierwsze egzemplarze tego samolotu Rumunia będzie mogła otrzymać najwcześniej pod koniec następnej dekady. Najprawdopodobniej do tego czasu zaistnieje konieczność zastąpienia obecnie kupowanych F-16A/B kolejną maszyną na tzw. okres przejściowy, mimo że oficjalnie zakontraktowane obecnie samoloty mają pozostawać w służbie do 2037 roku.

Żadnego z problemów nie rozwiązała czerwcową decyzją Bułgarii o odroczeniu zakupu samolotów. Prawdopodobne jest, że w perspektywie średnioterminowej podejmie ona decyzję analogiczną do rumuńskiej (niosącą też podobne konsekwencje), kupując 8–12 maszyn z drugiej ręki. Najbardziej prawdopodobne jest, że będą to pozostałe portugalskie F-16A/B (kraj ten z powodów finansowych może w ogóle zrezygnować z posiadania samolotów bojowych) bądź wycofane w ostatnich latach ze służby maszyny holenderskie. Nie można jednak wykluczyć ponowienia przez Niemcy oferty ze stycznia 2012 roku, w której zaproponowały one Bułgarii 8 używanych przez Luftwaffe myśliwców Eurofighter Typhoon z tzw. pierwszej transzy. Oferta ta może zostać przyjęta z powodów pozawojskowych (np. korzystnego dla Bułgarii stanowiska Niemiec w UE). Wariant ten jest jednak najmniej perspektywiczny – pierwsze Typhoony są nowsze od oferowanych Bułgarii F-16A/B, ale ze względów konstrukcyjnych mogą operować wyłącznie jako klasyczne maszyny myśliwskie, analogicznie do posowieckich MiG-29 oraz czeskich i węgierskich Gripenów w ich obecnym wariantach. Ich zakup komplikowałby także kwestie ewentualnej współpracy logistycznej w regionie.

Za kosztowne odsunięcie w czasie wiążących decyzji należy uznać zawarte w sierpniu br. porozumienie o remoncie, ograniczonej modernizacji (wymiany na nieco nowocześniejsze części podzespołów) i serwisowaniu – do listopada 2016 roku – przez rosyjskiego producenta słowackich MiG-29. Ich jedynym pozytywnym będzie przywrócenie do stanu sprawności wszystkich słowackich myśliwców (obecnie w pełni sprawne są prawdopodobnie jedynie 3 z 12 maszyn). Na przypomnienie zasługuje jednak, że do remontu i serwisowania maszyn do końca 2015 roku Rosjanie zobowiązali się już w niezrealizowanej umowie z listopada 2011 roku. W przypadku realizacji obecnych porozumień wysoce prawdopodobne jest jednak, że MiG-29 będą wykorzystywane także po wygaśnięciu obecnej umowy serwisowej (jeśli nie zostanie ona przedłużona)

do czasu pełnego wyczerpania ich zasobów pod koniec obecnej dekady. Słowacja nie ma skryzalizowanego pomysłu na przyszłość lotnictwa wojskowego po wycofaniu ze służby MiG-ów. Wśród diskutowanych wariantów najbardziej prawdopodobna jest współpraca w ochronie przestrzeni powietrznej z Czechami, połączona z wydzierżawieniem od Szwecji

Słowacja nie ma skryzalizowanego pomysłu na przyszłość lotnictwa wojskowego po wycofaniu ze służby posowieckich MiG-ów.

symbolicznej liczby 4 Gripenów (nie można wykluczyć, że Słowacy będą starali się dołączyć do finalizowanych po sformowaniu nowego rządu w Pradze rozmów nt. przedłużenia dzierżawy szwedzkich maszyn przez Czechy). W takiej sytuacji – uwzględniając kwestie techniczne i szkoleniowe, a przede wszystkim koszty utrzymania i serwisowania maszyn – Słowacja pozyskałaby klucz JAS-39 prawdopodobnie dopiero po wyczerpaniu zasobów MiG-29. Nadal nie można również wykluczyć, że docelowo Bratysława wystąpi o objęcie jej przestrzeni powietrznej sojuszniczą misją Air Policing – na wzór zorganizowanej nad krajami bałtyckimi – i przejściowo bądź w ogóle zrezygnuje z posiadania samolotów bojowych.

Dziura w przestrzeni powietrznej NATO

Nawet na tle postępującej w ostatnich latach w NATO redukcji nakładów na cele wojskowe, a za nią potencjałów militarnych państw Sojuszu, zdolności jego środkowoeuropejskich członków w zakresie prowadzenia działań w przestrzeni powietrznej stają się w coraz większym stopniu symboliczne. Biorąc pod uwagę brak zgody zachodnich sojuszników na przystosowanie maszyn konstrukcji sowieckiej do współdziałania w ramach operacji bojowych

NATO, w perspektywie najbliższej dekady państwa regionu – nie licząc Polski – będą dysponowały łącznie 40 samolotami bojowymi (48–56 w przypadku zakupu samolotów przez Bułgarię i wydzierżawieniu przez Słowację), nie najnowocześniejszymi (łącznie 28 czeskich i węgierskich Gripenów, ewentualnie dodatkowo 4 słowackie) lub *de facto* przestarzałymi (rumuńskie i ewentualnie bułgarskie F-16). Poza Słowacją, której sierpniowe decyzje utrwalają stan ograniczonej obecności jej lotnictwa wojskowego w NATO, wszystkie państwa regionu wycofały bądź założyły wycofanie ze służby myśliwców konstrukcji sowieckiej. W rezultacie na obszar o powierzchni 570 tys. km² w najbliższych latach przypadają będą maksimum 4 eskadry samolotów bojowych, przy czym nie będą to

Po wycofaniu ze służby maszyn konstrukcji sowieckiej, na obszar o powierzchni 570 tys. km² przypadają będą maksimum 4 eskadry samolotów bojowych.

eskadry najsilniejsze liczebnie (12–14 maszyn, przeciętnie w krajach NATO 16 maszyn). Na powyższym tle Polska, dysponująca 48 stosunkowo nowoczesnymi F-16C/D i 30 modernizowanymi w kooperacji z Izraelem MiG-29 (nie licząc 48 myśliwsko-bombowych Su-22, które mają zostać wycofane ze służby w połowie obecnej dekady), stanowi wyjątek.

W zestawieniu z pozostałymi członkami NATO łączny wysiłek państw regionu sytuuje je na pograniczu państwa małego i średniego (po redukcjach w lotnictwie wojskowym Holandii pozostały 42 samoloty F-16; Norwegia ma 57 F-16, oba państwa planują jednak wprowadzenie do służby jeszcze przed końcem obecnej dekady pierwszych F-35). Nie licząc Polski, łączny potencjał lotnictwa bojowego Europy Środkowej jest niższy niż większości europejskich członków NATO/UE. Spośród państw dysponujących samolotami bojowymi mniejszą ich lic-

bę ma obecnie jedynie Portugalia oraz – gdyby nie liczyć maszyn w rezerwie – Dania. Ogółem jednak Skandynawia, stanowiąca podobnie jak Europa Środkowa graniczny region NATO/UE, dysponuje ponad 280 samolotami bojowymi (nie licząc maszyn w rezerwie). Znajdująca się na przeciwległej flance Turcja ma ich ponad 400. Co więcej, państwa północnej i południowej flanki realizują obecnie programy pozyskania WSB 5 generacji lub modernizacji posiadanych maszyn do standardu generacji 4+.

Przyszłość w kooperacji?

Prognozowana na nadchodzące lata niewielka liczba samolotów bojowych użytkowanych przez omawiane państwa środkowoeuropejskie stawia na porządku dziennym kwestię wspólnego szkolenia pilotów (wspólnego zakupu i/lub utrzymania samolotów szkolenia zaawansowanego). W całym regionie jedynie Czechy zachowały zdolność do produkcji względnie nowoczesnego samolotu szkolenia zaawansowanego, mogącego wypełniać także zadania bojowe (pozostającego na wyposażeniu ich sił powietrznych L-159 ALCA). W przypadku użytkowania nie więcej niż eskadry samolotów bojowych, samodzielne utrzymanie bądź pozyskanie (nie licząc Czech) zdolności w zakresie zaawansowanego szkolenia pilotów samolotów bojowych staje się pod każdym względem nieopłacalne. Wyjątkowo Polska, mimo odłożenia co najmniej do końca obecnej dekady decyzji o zakupie kolejnych WSB (polsko-amerykańskie porozumienie z 2003 roku zawierało opcję zakupu kolejnych 48 F-16C/D), zamierza nabyć 8–12 maszyn szkolenia zaawansowanego. W tej sytuacji wysoce prawdopodobne jest, że w najbliższych latach państwa regionu – jeśli nie dojdą do porozumienia w sprawie wspólnego szkolenia pilotów (także obsługi) samolotów bojowych oraz ewentualnego wspólnego zakupu odpowiednich maszyn, będą grupowo lub pojedynczo szukały usług w tym zakresie na zewnątrz.

Kooperacji sprzyja względna jednorodność parku samolotów bojowych państw regionu. F-16 i JAS-39 są konstrukcjami pod wieloma względami podobnymi, mają tę samą jednostkę napędową i korzystają z tych samych zestawów uzbrojenia, a przede wszystkim przystosowane są do realizacji takich samych założeń taktycznych. Różnice w kwestii ich wspólnej obsługi i wykorzystania mają głównie podłoże komercyjne. Czechy i Węgry nie są właścicielami posiadanych maszyn i większość kwestii związanych z dokonywaniem w nich zmian bądź wykorzystaniem poza własną przestrzenią powietrzną uzależniona jest od zgody Szwecji (kwestia ta była podnoszona m.in. podczas dyskusji o ewentualnym zaangażowaniu Czech podczas operacji w Libii). Podobnie Stany Zjednoczone starają się możliwie jak najbardziej ograniczyć samodzielność użytkowników F-16 na korzyść własnego przemysłu. Warto przypomnieć, że jeszcze na początku poprzedniej dekady ist-

niały plany wspólnego wyboru przez państwa regionu jednego typu WSB, których realizacja niewątpliwie ułatwiałaby kooperację. Obecna sytuacja nie czyni jednak współpracy niemożliwą, pomaga w tym polityka prowadzona przez część państw (Bułgaria i Rumunia podpisały w 2012 roku porozumienie o współdziałaniu w ramach operacji typu Air Policing). Rzeczywistą przeszkodę dla kooperacji stanowiłoby pozyskanie przez Bułgarię niemieckich myśliwców Typhoon, samolotów o zupełnie odmiennej konstrukcji i założeniach taktycznych. Przeszkoda ta ograniczałaby przede wszystkim zdolności do współpracy ze strony Sofii, relatywnie zwiększałaby jednak koszty kooperacji pozostałych państw regionu. Nawet jednak w przypadku sukcesu środkowoeuropejskiej kooperacji w zakresie utrzymania, modernizacji i wykorzystania lotnictwa bojowego, obszar regionu petryfikuje się jako najstabilniej zabezpieczona część przestrzeni powietrznej NATO.

Porównanie stanu liczbowego samolotów bojowych (maszyny myśliwskie i wielozadaniowe) państw Europy Środkowej z graniczącymi z nimi członkami NATO i pozostałymi państwami wschodniej flanki NATO/UE

	Samoloty zachodnie	Samoloty sowieckie	Typ docelowy (perspektywa 2020)
Państwa regionu			
Bułgaria	-	15 MiG-29A	F-16A/B**
Czechy	14 JAS-39C/D	-	JAS-39C/D
Rumunia	12* F-16A/B	48 MiG-21 Lancer	F-16A/B
Słowacja	-	12 MiG-29AS	-
Węgry	14 JAS-39C/D	-	JAS-39C/D
Polska	48 F-16C/D	31 MiG-29A	F-16C/D
Pozostałe państwa			
Finlandia	61 F-18A/B	-	F-18A/B zmodernizowany
Niemcy	221 Typhoon, Tornado	-	Typhoon
Norwegia	57 F-16A/B	-	F-35
Szwecja	134 JAS-39C/D	-	JAS-39E/F
Turcja	402 F-16C/D, F-4E	-	F-35

* zakontraktowane

** najprawdopodobniej

REDAKCJA MERYTORYCZNA: Olaf Osica
 REDAKCJA: Katarzyna Kazimierska, Anna Łabuszewska
 SKŁAD: Bohdan Wędrychowski

Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia
 ul. Koszykowa 6a, 00-564 Warszawa
 tel.: +48 | 22 | 525 80 00,
 fax: +48 | 22 | 525 80 40

**Opinie wyrażone przez autorów analiz nie przedstawiają
 oficjalnego stanowiska władz RP**

Zapraszamy na naszą stronę: www.osw.waw.pl