

SZKOLENIE I BEZPIECZEŃSTWO LOTÓW

Płk dypl. pil. Ryszard Grzeleński

Mjr dr inż. Zbigniew Ciołek

Dowództwo Sił Powietrznych

F-16 w polskich Siłach Powietrznych

Problemy przeszkolenia personelu latającego i technicznego

Zgodnie z Ustawą z dnia 22 czerwca 2001 roku o ustanowieniu programu wieloletniego wyposażenia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w samoloty wielozadaniowe i zapewnieniu warunków jego realizacji¹ oraz podpisanym w dniu 18 kwietnia 2003 roku w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie pakietem umów PL-D-SAC związanych z zakupem 48 samolotów wielozadaniowych *F-16 C/D Block 52+ (Advanced)*², zainicjowano nie tylko narodowy program wymiany przestarzałych samolotów bojowych (okres eksploatacji kilkudziesięciu sztuk tych samolotów zakończy się w roku 2012), ale zapoczątkowano również nowy nurt szkolenia lotniczego³.

Czynnikiem przyspieszającym podjęcie decyzji o zakupie nowego samolotu było przystąpienie Polski do NATO w kwietniu 1999 roku i przyjęcie licznych zobowiązań sojuszniczych⁴, z których jedno – *Cel Sił Zbrojnych*

EA 1560 – bezpośrednio wiązało się z pozyskaniem nowoczesnego samolotu wielozadaniowego. Z celem tym powiązane są różne wymagania dotyczące uzbrojenia, szkolenia i rozpoznania, niemożliwe do spełnienia bez nowoczesnego samolotu. Wymagania operacyjne, techniczne i szkoleniowe określone w dokumentach NATO oraz zobowiązania praskie PCC⁵ (PL-CE 4) dotyczą zastosowania procedur i podjęcia przedsięwzięć niezbędnych do użytkowania platformy samolotu wielozadaniowego *F-16* w pełnym zakresie. Samolot *F-16 C/D Block 52+ (Advanced)* jest w NATO jednym z najnowocześniejszych z wymienionej rodziny samolotów wielozadaniowych pod względem interoperacyjności, kompatybilności, zamienności i jednolitości (uzgodnionych procedur taktycznych i technicznych), spełnia również wszystkie wymagania Sił Powietrznych dotyczące wykonywania zadań bojowych. Samolot *F-16 Fighting*

¹ Dziennik Ustaw nr 89 z 2001 r., pozycja 972.

² M. Ćwiek: *Kontrakt stulecia. Umowy podpisane*. „Przegląd WLOP” 2003, nr 6, s. 99 - 103.

³ Bezpośredni nadzór nad realizacją umowy ze strony polskiej sprawuje Pełnomocnik Ministra Obrony Narodowej – Dyrektor Programu Wdrażania Do Wyposażenia SZ RP Samolotu Wielozadaniowego, a głównym wykonawcą umowy są Siły Powietrzne.

⁴ Zgodnie z naszą deklaracją po 2008 roku Siły Powietrzne muszą oddać do dyspozycji NATO w wydzielonej liczbie statki powietrzne i personel lotniczy przygotowany do autonomicznego czy też koalicyjnego działania (w myśl artykułu V traktatu waszyngtońskiego).

Zob. E. Zabłocki: *Sojusze i koalicje polityczno-militarne, nowe uwarunkowania i wyzwania*. „Myśl Wojskowa” 2004, nr 4, s. 20 - 34.

⁵ Zobowiązania praskie na rzecz zdolności obronnych (The Prague Capabilities Commitment – PCC) podpisano podczas szczytu NATO w Pradze w dniach 21 - 22 listopada 2002 roku. Następstwem tych postanowień był między innymi wydany przez Dowódcę WLOP rozkaz nr 42 z dnia 3 kwietnia 2003 roku w sprawie realizacji zadań wynikających ze zobowiązań praskich na rzecz zdolności obronnych.



Fot. 1. Tak będzie wyglądał polski *F-16*. Na zdjęciu widoczne dodatkowe zbiorniki paliwa (ang. Conformal Fuel Tank – CFT)

Falcon w konfiguracji, w jakiej został zamówiony przez Polskę, nie jest eksploatowany w żadnym innym państwie (fot. 1).

Ważne były też ustalenia zawarte w dokumencie *Letter of Offer and Acceptance (LOA)* oraz poprawki uzgodnione podczas kilku spotkań poświęconych przedsięwzięciu „Program Management Review” (PMR)⁶, które pozwoliły wypracować optymalny harmonogram dostaw samolotów, tak by był on zbieżny w czasie z planowanym, stopniowym wycofywaniem samolotów *Su-22* oraz osiągnięciem gotowości bojowej przez pierwsze dostarczone samoloty wielozadaniowe *F-16*.

Proces wdrażania samolotu wielozadaniowego wymaga realizacji wielu przedsięwzięć, między innymi takich jak:

- przygotowanie nowej infrastruktury lotniskowej oraz modernizacja infrastruktury istniejącej,
 - przygotowanie nowych systemów dowodzenia, łączności i ubezpieczenia lotów,
 - przeszkolenie personelu latającego i technicznego,
 - dostosowanie struktur organizacyjnych tak, aby spełniały wymogi eksploatacyjne samolotu *F-16*,
 - przygotowanie właściwej bazy szkoleniowej.
- Realizowane od momentu podpisania umowy przedsięwzięcia uwidoczniły wiele problemów, które mogą mieć negatywny wpływ na proces wdrożenia samolotów *F-16*, a w niektórych przypadkach nawet zaburzyć jego terminowy przebieg.

⁶ „Program Management Review” jest przedsięwzięciem cyklicznym, poświęconym problematyce *F-16*. Do tej pory odbyły się cztery takie przedsięwzięcia (PMR-I – w dniach 28 - 30 czerwca 2003 roku, PMR-II – w dniach 2 - 6 lutego 2004 roku, PMR-III – w dniach 18 - 24 czerwca 2004 roku i PMR-IV – w dniach 15 - 19 listopada 2004 roku).

Nabór i szkolenie lotnicze – – stan aktualny oraz propozycje zmian

Zgodnie z Rozkazem Dowódcy Sił Powietrznych nr 10 z dnia 19 stycznia 2004 roku w sprawie przygotowania personelu latającego i technicznego do przeszkolenia na samolot wielozadaniowy *F-16 C/D Block 52+ (Advanced)* podjęto działania mające zminimalizować koszty przeszkolenia personelu latającego w USA. Określono ściśle kryteria selekcji kandydatów do przeszkolenia, mianowicie:

- znajomość języka angielskiego na poziomie 3, 3, 3, 3 wg STANAG 6001,
- uzyskanie na egzaminie z języka angielskiego przeprowadzanego według standardów English Comprehension Level (ECL) minimum 85 punktów,
- pozytywne wyniki badań lotniczo-lekarskich,
- wykazanie się 320-godzinnym nalotem na samolocie naddźwiękowym,
- posiadanie uprawnień instruktorskich oraz uprawnień do dowodzenia ugrupowaniami lotniczymi – do klucza włącznie,
- wiek do 38 lat.

Według tak określonych kryteriów wybrano kandydatów, których później poddano badaniom lotniczo-lekarskim w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej (WIML) w Warszawie. Z przebadanych 126 kandyda-

tów wyłoniono pierwszą grupę 39 pilotów⁷. Następnie w WSOSP w Dęblinie w ramach Studium Języków Obcych przeprowadzono 3-miesięczny specjalistyczny kurs języka angielskiego oraz specjalistyczny kurs terminologii lotniczej w języku angielskim. Kurs kończył się egzaminem z języka angielskiego według standardów ECL. Ostatecznie zatwierdzono kandydatury 6 pilotów-instruktorem do szkolenia w USA (rys. 1).

W ramach programu „Guest Pilot”⁸ pierwszego pilota na szkolenie językowe i specjalistyczne do USA skierowano 13 lutego 2004 roku. Doświadczenia wyniesione ze szkolenia i pobytu w USA pozwoliły na wprowadzenie zmian w programie szkolenia językowego i specjalistycznego pierwszych sześciu pilotów, którzy do Stanów Zjednoczonych udali się 13 października 2004 roku⁹. Zmian tych dokonano w porozumieniu z Pełnomocnikiem Ministra Obrony Narodowej – Dyrektorem Programu Wdrażania Do Wyposażenia Sił Zbrojnych RP Samolotu Wielozadaniowego. Pilotom-instruktorem zapewniono dodatkowo 60 godzin lotów na samolocie *T-38C Talon*, aby mogli lepiej przygotować się do szkolenia na samolocie wielozadaniowym oraz doskonalić w posługiwaniu się w powietrzu frazeologią lotniczą w języku angielskim. Tak zmodyfikowany program szkolenia ma zapewnić polskim pilotom odpowiednie wy-

⁷ Statystycznie ujmując, 46,15% zakwalifikowanych (w pierwszym okresie naboru) pilotów to absolwenci WSOSP z promocji 1995, 1996 i 2001 roku. Z grupy kandydatów niezdolnych do przeszkolenia piloci w stopniu podporucznika (a więc bardzo młodzi ludzie) stanowili aż 72,4% ogółu, z czego 60,3% to piloci rekrutujący się z Ośrodków Szkolenia Lotniczego WSOSP. Ponadto wyłoniono rezerwową grupę 12 pilotów w wieku 24 - 29 lat, których ogólny nalot wynosił 200 - 500 godzin (z reguły na samolotach *TS-11 Iskra* i *PZL-130 Orlik*) – 45% pilotów tej grupy miało wymagane uprawnienia do dowodzenia w ugrupowaniu lotniczym. Podczas drugiego naboru liczba kandydatów wzrosła do 156 i z tej grupy wyłoniono 47 pilotów.

⁸ W ramach programu „Guest Pilot” na szkolenie do USA pierwszy wyjechał mjr pil. Rościślaw Stepaniuk (fot. 2). Po ukończeniu szkolenia językowego ppłk R. Stepaniuk odbył szkolenie na samolocie szkolno-bojowym *T-38C Talon* w bazie lotniczej Randolph w San Antonio, w stanie Teksas. Nauka polegała na szkoleniu naziemnym, samokształceniu CBT (computer based training), wykonywaniu lotów na symulatorze UTD (Unit Training Device) oraz szkoleniu w powietrzu (loty wg przyrzędów, loty na poziomie przejściowym, loty szykiem, loty nawigacyjne i loty egzaminacyjne). Łącznie na szkolenie przeznaczono 65 godzin. W drugiej połowie marca 2005 roku ppłk Stepaniuk rozpoczął przeszkolenie na samolocie *F-16* w bazie lotniczej Tucson w stanie Arizona. Zob. R. Rotkiewicz: *Wielozadaniowa Pestka*. „Polska Zbrojna” nr 21(383) z 23 maja 2004 roku, s. 13.

⁹ Szkolenie językowe prowadzone jest w Defense Language Institute w Lackland, natomiast specjalistyczne (lotnicze) w bazach lotniczych: Tucson, Randolph i Holloman.

szkolenie wymagane do rozpoczęcia przeszkolenia na samolocie *F-16*.

Siły Powietrzne zgodnie z kontraktem otrzymają 48 wielozadaniowych samolotów *F-16 C/D Block 52+ (Advanced)*; uwzględniając współczynnik 1,5 pilota na samolot, przed naszym lotnictwem stoi zadanie przeszkolenia 72 pilotów¹⁰. Zadanie to jest bardzo trudne do wykonania ze względu na:

- ♦ brak w Siłach Powietrznych odpowiedniego samolotu szkolno-bojowego, na którym można by przygotowywać pilotów do przeszkolenia na samolot *F-16*,
- ♦ niewystarczającą znajomość frazeologii lotniczej w języku angielskim (w powietrzu) pozostałych pilotów przewidzianych do przeszkolenia na samolot *F-16* w kraju.

Ważne jest, aby jak najszybciej określić sposób i miejsce szkolenia pozostałego personelu latającego. Ponieważ proces szkolenia pilotów jest długotrwały, istnieją obawy przed niedoborem personelu latającego w stosunku do liczby dostarczanych w kolejnych latach samolotów. Zgodnie z harmonogramem dostaw Siły Powietrzne będą miały pod koniec 2007 roku 32 samoloty *F-16*¹¹. Może się więc zdarzyć, że nie będzie dostatecznie wielu kandydatów do przeszkolenia na samolot *F-16* (wymagany jest nalot 320 godzin na samolocie odrzutowym). Dlatego też przygotowanie kandydatów do przeszkolenia na samolot *F-16 C/D Block 52+ (Advanced)* musi uwzględnić wcześniejsze szko-

lenie w kraju na odpowiednim samolocie szkolno-bojowym (szkolenia zaawansowanego) według procedur stosowanych w państwach NATO. Wymaga to jednak nie tylko wypracowania racjonalnych, systemowych rozwiązań, ale przede wszystkim daleko idących zmian wojskowego systemu szkolenia lotniczego i nadawania licencji.

Wobec tego należałoby podjąć intensywne działania zmierzające do utworzenia na bazie Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie Międzynarodowego Ośrodka Szkolenia Lotniczego (MOSL), który – w założeniu – stanowiłby podstawę systemu szkolenia lotniczego pilotów Sił Powietrznych. Możliwy byłby więc dalszy rozwój uczelni, a tym samym zagwarantowane jej dalsze istnienie¹². Jednak bez pozyskania nowego samolotu szkolenia zaawansowanego Międzynarodowy Ośrodek Szkolenia Lotniczego nie będzie w stanie przygotować kandydatów do szkolenia na współczesnych samolotach wielozadaniowych¹³. Międzynarodowy Ośrodek Szkolenia Lotniczego w Dęblinie, będący podstawą szkolenia personelu Sił Powietrznych w kraju, powinien w pełni zabezpieczyć szkolenie lotnicze kandydatów na samoloty *F-16* według procedur IFR¹⁴ oraz ICAO¹⁵. Niezbędne do opanowania i podtrzymania nawyków pilotażu będą tu nowoczesne symulatory lotu: Full Mission Trainer oraz Squadron Level Trainer¹⁶. Aby zaspokoić potrzeby szkoleniowe, ośrodek musi rozpocząć

¹⁰ J. Bartoszcze: *Nowy samolot – nowe wyzwania*. „Przegląd WLOP” 2002, nr 9, s. 52 - 60.

¹¹ Pierwsze 5 samolotów w wersji *F-16C* oraz 3 samoloty w wersji *F-16D* dostarczone będą w IV kwartale 2006 roku. Analogiczna dostawa zaplanowana została też na I kwartał 2007 roku.

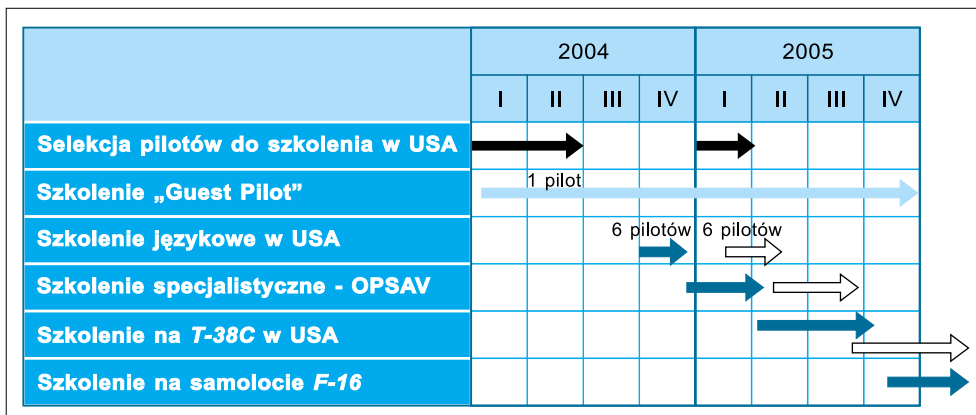
¹² Istnieją ku temu pewne przesłanki. Po pierwsze, w „Szkołę Orłąt” przez kilka dekad szkolono personel latający z innych państw, a więc są już pewne doświadczenia. Po drugie, w latach dziewięćdziesiątych XX wieku ówczesny komendant „Szkoły Orłąt” gen. bryg. pil. dr Edward Hyra podjął udaną próbę wymiany doświadczeń w dziedzinie teorii i praktyki szkolenia lotniczego, organizując w WSOSP Złot Szkół Lotniczych „Instruktor 92”. Udział wzięły w nim szkoły lotnicze ze Szwecji, Francji, Wielkiej Brytanii oraz delegacje z Kanady i Węgier. Po trzecie, obecnie szkolenie lotnicze staje się problemem sił powietrznych wielu państw, ponieważ wymaga bardzo dużych nakładów finansowych. Dlatego dąży się do centralizacji takiego szkolenia. Realizacja projektu MOSL w Dęblinie rokowała by nadzieję na obniżenie kosztów przygotowania odpowiedniej bazy szkoleniowej i logistycznej związanej z zakupem lub dzierżawą samolotu do szkolenia zaawansowanego.

¹³ Zob. Z. Wydra, M. Woźniak: *Kurs na Dęblin*. „Wiraże” 2005, nr 5, s. 2 - 4.

¹⁴ IFR (Instrument Flight Rules) – warunki określające wykonywanie lotów wg wskazań przyrządów.

¹⁵ ICAO (International Civil Aviation Organisation) – Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego.

¹⁶ Por. Graham Warwick : *Wave of attack*. „Flight International” nr 4962/166, s. 35 - 45.



Rys. 1. Harmonogram selekcji i szkolenia pilotów na samoloty F-16

działalność najpóźniej z początkiem 2007 roku.

W wypadku opóźnienia rozpoczęcia działalności Międzynarodowego Ośrodka Szkolenia Lotniczego zaistnieje konieczność szkolenia kolejnych grup pilotów za granicą, co w znacznej mierze może przyczynić się do zwiększenia ogólnych kosztów szkolenia lotniczego¹⁷.

W innej koncepcji mówi się o doraźnym przeszkoleniu pilotów na samolot wielozadaniowy zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i w Polsce, co pozwoliłoby na koniec 2008 roku objąć szkoleniem 37 pilotów na samolocie F-16 w Polsce oraz 12 pilotów na samolocie szkolenia zaawansowanego T-38C Talon w Stanach Zjednoczonych.



Fot. 2. Płk pil. Rościślaw Stepaniuk przed pierwszym lotem F-16 Black 42E ze 152. FS. Fot. ze zbioru autorów

¹⁷ Z przeprowadzonej analizy propozycji szkolenia przygotowawczego do przeszkolenia na samolot wielozadaniowy F-16 poza granicami kraju (np. w Turcji, Grecji, Kanadzie, Finlandii, Belgii, USA, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii) najbardziej korzystne zarówno cenowo, jak i specjalistycznie byłoby szkolenie w USA, ponieważ wymagałoby jedynie opracowania aneksu do istniejącej już umowy zakupu samolotu wielozadaniowego (środki finansowe z programu LOA F-16). Takie rozwiązanie pozwoliłoby płynnie wyszkolić 72 pilotów samolotów F-16 do 2010 roku oraz skrócić czas szkolenia. Jednak ujęcie szkolenia przygotowawczego w ramach przeszkolenia na samolot wielozadaniowy podważa celowość istnienia narodowego ośrodka szkolenia podstawowego i zaawansowanego w WSOSP Dęblin.

Nabór i szkolenie personelu technicznego – stan aktualny, przewidywania¹⁸

Przygotowanie personelu technicznego do obsługi samolotu wielozadaniowego *F-16* odbywać się będzie w dwóch etapach – w Stanach Zjednoczonych oraz w Polsce.

Przeszkolenie w Stanach Zjednoczonych

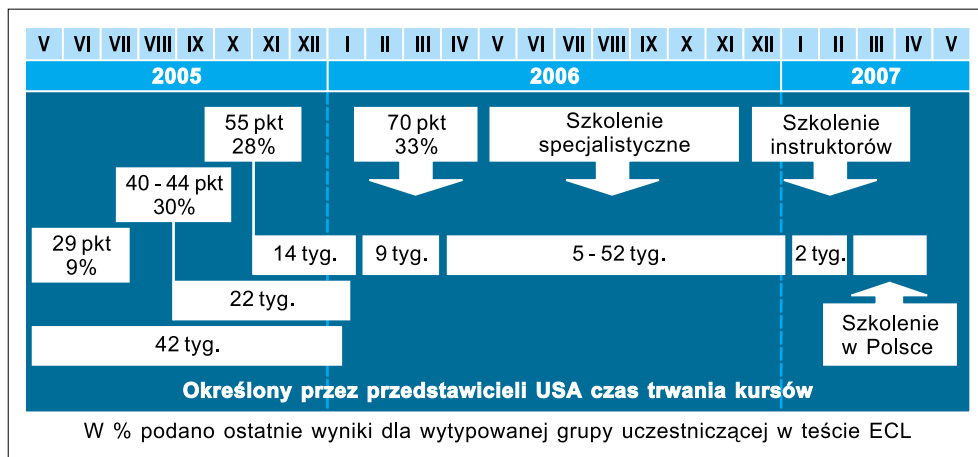
Podstawą do realizacji przedsięwzięć związanych z przygotowaniem personelu technicznego są kontrakt oraz wyniki konferencji doprecyzowujących. Na ostatniej konferencji ustalono, że na przeszkolenie do Stanów Zjednoczonych skierowanych zostanie 169 oficerów i podoficerów. Szkolenie odbywać się będzie w 23 podgrupach (od października 2005 roku do kwietnia 2007 roku) według określonego harmonogramu w następujących etapach (rys. 2):

- ◆ szkolenie językowe (język angielski ogólny – w zależności od stopnia znajomości),
- ◆ szkolenie językowe (język angielski specjalistyczny),

- ◆ szkolenie techniczne (od 1,5 miesiąca do 9 miesięcy w zależności od specjalności),
- ◆ szkolenie instruktorów (ok. 2 tygodni).

Z ustaleń delegacji USAF i USAFE z przedstawicielami polskich Sił Powietrznych (spotkania tematyczne „Maintenance Training” i „Schoolhouse”) dotyczących szkolenia personelu technicznego w USA oraz decyzji podjętych przez Biuro Pełnomocnika MON – Dyrektora Programu Wdrażania Do Wyposażenia SZ RP Samolotu Wielozadaniowego wynika, że w grupie oprócz 53 instruktorów znajdzie się również 10 oficerów Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych, którzy stanowiąc będą kadrami wykładowców odpowiedzialną za przeszkolenie kolejnych grup personelu technicznego w kraju¹⁹.

Koszt przeszkolenia jednego specjalisty służby inżynierijno-lotniczej wyniesie kilkaset tysięcy USD, a więc łączny koszt szkolenia personelu technicznego oscylował będzie wokół kilkudziesięciu milionów USD. Ten argument w znacznym stopniu przesądził o konieczności postawienia wysokich wymagań personelowi kwalifikowanemu do przeszkolenia



Rys. 2. Planowany przebieg oraz etapy szkolenia personelu technicznego w USA

¹⁸ Zagadnienie: nabór oraz szkolenie personelu SIL do obsługi samolotu *F-16* opracowano na podstawie analizy modelowego etatu, biorąc pod uwagę liczbę personelu w poszczególnych specjalnościach, stopnie etatowe oraz uwarunkowania podpisane w LOA.

¹⁹ Szkolenie personelu technicznego będzie prowadzone w kraju od stycznia 2007 roku równoległe w Dęblinie i 31. BLot w Krzesinach (szkolenie teoretyczne), a następnie od września 2008 roku tylko w 31. BLot w Krzesinach (szkolenie praktyczne). Szkolony personel zostanie podzielony na grupy liczące po 15 słuchaczy oraz na 16 specjalności. Kurs będzie trwał od 2 do 6 miesięcy.



Fot. 3. Kpt. Zbigniew Nizioł – oficer EOD (Explosive Ordnance Disposal) przed Defense Language Institute w Lackland. Fot. ze zbioru autorów

lenia w Stanach Zjednoczonych. Za podstawowe kryteria, jakimi kierowano się przy wyborze kandydatów, uznano:

- znajomość języka angielskiego na poziomie 2, 2, 2, 2 według STANAG 6001,
- wiek personelu gwarantujący minimum 6 - 10 lat dalszej służby,
- wysoki poziom kwalifikacji zawodowych w danej specjalności,
- dyspozycyjność oraz akceptację przyszłych warunków służby.

W minionych 24 miesiącach w Siłach Powietrznych podjęto wiele przedsięwzięć mających na celu przygotowanie personelu. Oto niektóre z nich:

- wytypowano personel techniczny 3. eskadry lotnictwa taktycznego oraz 31. Bazy Lotniczej w Krzesinach do przeszkolenia w USA,
- przeprowadzono dodatkową rekrutację – wybrano personel techniczny z pozostałych jednostek lotniczych Sił Powietrznych,
- dokonano podziału wyselekcjonowanej kadry na podgrupy szkoleniowe oraz określono potrzeby w zakresie podniesienia poziomu znajomości języka angielskiego,
- zorganizowano dodatkowe kursy języka angielskiego dla wytypowanego personelu technicznego,

- przeprowadzono trzy testy sprawdzające, w jakim stopniu szkolony personel zna język angielski. Egzaminowano według kryteriów ECL (English Comprehension Level) i z udziałem przedstawicieli z Ambasady Amerykańskiej w Warszawie oraz wykładowców ze szkoły językowej w Lackland w USA. Egzaminowani uzyskali następujące wyniki:
 - 70 - 100 pkt ECL – 33 % egzaminowanych,
 - 50 - 55 pkt ECL – 28 % egzaminowanych,
 - 40 - 44 pkt ECL – 30 % egzaminowanych,
 - 0 - 29 pkt ECL – 9 % egzaminowanych.

Z grona wytypowanych około 360 oficerów i podoficerów utworzono:

- ♦ grupę zasadniczą planowaną do przeszkolenia w USA – 169 osób²⁰,
- ♦ grupę rezerwową – około 70 osób,
- ♦ pozostały personel techniczny, który zaakceptował pracę w jednostkach lotniczych mających eksploatować *F-16* – około 90 osób.

Dzięki wyłożonej nauce około 40% personelu podwyższało poziom znajomości języka angielskiego, tak aby po ukończeniu przeszkolenia

²⁰ Szkolenie językowe personelu technicznego prowadzone będzie w Defense Language Institute w Lackland i obejmowało będzie wyłącznie specjalistyczną terminologię angielską, natomiast kursy specjalistyczne odbędą się w Harford, Fort Worth i innych ośrodkach. Pierwszy do USA skierowany został kpt. Z. Nizioł (fot. 3). Następni – dwóch oficerów EOD oraz dwóch lektorów języka angielskiego z WSOSP w Dęblinie – na 9-tygodniowy specjalistyczny kurs językowy wyjechali w dniu 25 maja 2005 roku.

lenia (kursu), w lutym bieżącego roku przystąpić do testu końcowego ECL²¹. Jego wyniki stanowiąc będą podstawę do określenia terminów wyjazdu na poszczególne etapy przeszkolenia do Stanów Zjednoczonych (rys. 2).

Przeszkolenie personelu technicznego w Polsce

Z naszych obliczeń wynika, że do obsługi samolotów *F-16 Fighting Falcon* w 3., 6. i 10. eskadrze lotnictwa taktycznego oraz 31. i 32. Bazie Lotniczej potrzebnych jest ok. 1100 osób, z których około 600 (kandydatów na podoficerów i szeregowych zawodowych) będzie się rekrutować spośród absolwentów średnich szkół technicznych oraz spośród żołnierzy służby nadterminowej, służby zasadniczej i rezer-

wistów. Aby pozyskać tak dużą liczbę personelu, niezbędne okazało się przeprowadzenie kampanii informacyjnej w mass mediach oraz rodzajach sił zbrojnych. Personel ten zostanie skierowany na kursy języka angielskiego, a po zakończeniu przeszkolenia językowego oddelegowany na kursy specjalistyczne eksploatacji samolotu *F-16 Fighting Falcon*. Jak już wcześniej wspomniano, pierwsze kursy powinny rozpocząć się w okresie od stycznia do marca 2007 roku, bezpośrednio po powrocie instruktorów wyszkolonych w USA²² (rys. 2).

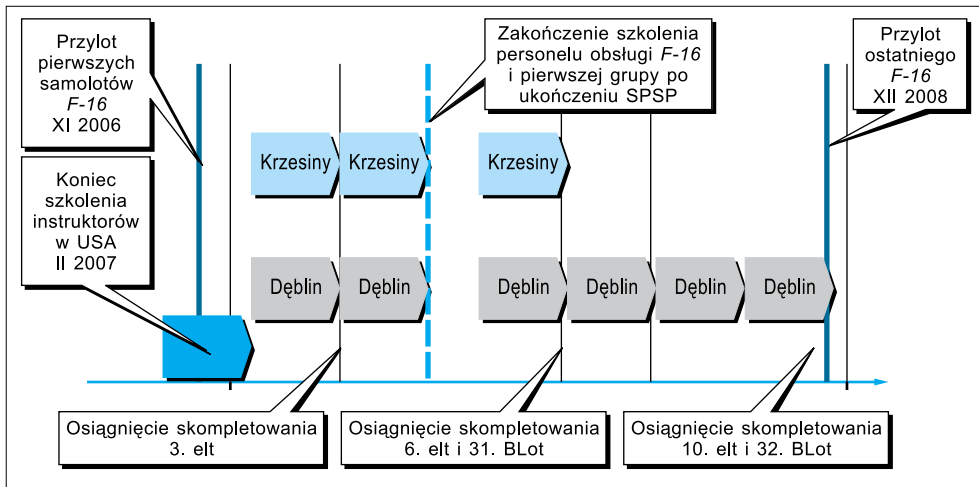
Jeżeli w trakcie wprowadzania do eksploatacji pierwszej eskadry samolotów *F-16* w Krzesinach pojawią się trudności z zabezpieczeniem lotów, to ze względu na ograniczoną liczbę przeszkolonego w USA perso-



Rys. 3. Wizja modułowego symulatora do szkolenia personelu technicznego MSAMT (Modular Simulated Aircraft Maintenance Trainer)

²¹ Testy ECL zostały przeprowadzone: w dniach 10 - 11 lutego 2005 roku w Studium Języków Obcych w WSOSP w Dęblinie, a 15 lutego 2005 roku w Studium Języków Obcych w Centrum Szkolenia Sił Powietrznych w Koszalinie.

²² Do tego momentu niezbędne będzie wyposażenie bazy szkoleniowej w modułowy symulator do szkolenia personelu technicznego MSAMT (Modular Simulated Aircraft Maintenance Trainer – rys. 3), różne przekroje i modele uzbrojenia oraz pozyskanie chociaż jednego silnika lotniczego Pratt&Whitney *F100-PW-229* na potrzeby szkolenia specjalistycznego w Dęblinie.



Rys. 4. Etapy szkolenia personelu technicznego w kraju

nelu technicznego może się zdarzyć, że instruktorzy prowadzący szkolenie będą musieli również wspomagać personel obsługujący samoloty *F-16*²³. W związku z tym zorganizowanie szkolenia personelu technicznego na miejscu równoległe w Krzesinach i w Dęblinie będzie jak najbardziej rozsądne (rys. 4).

Przypuszczalne zagrożenia programu wdrożenia samolotu wielozadaniowego *F-16*

Następstwa wprowadzenia ustawy pragmatycznej i zmiany w ustawie o zakwaterowaniu Sił Zbrojnych

Na mocy ustawy pragmatyczna zlikwidowano dodatki za bezpośrednią obsługę sprzętu lotniczego oraz za klasę specjalisty wojskowego. Zaistniała więc sytuacja, w której ok. 80% chorążych w służbie inżynieryjno-lotniczej otrzymuje dodatek wyrównawczy w wysokości kilkuset złotych, co wyklucza ich „awans finansowy” w ciągu najbliższych lat. Nie bez znaczenia jest również obniżenie w SZ RP prestiżu stopnia chorążego – więk-

szość chorążych zajmuje obecnie stanowiska podoficerskie. Chcąc pozostać w służbie po 1 stycznia 2007 roku, chorążowie będą zmuszeni do wyrażenia formalnej zgody na zajmowanie stanowisk niższych niż odpowiadające stopniowi wojskowemu, który posiadają (art. 176 ustawy). Należy się spodziewać, że ze względu na brak motywacji wielu chorążych, również przeszkolonych w USA, może odejść ze służby. Jednocześnie nie istnieją uwarunkowania prawne umożliwiające zatrzymanie chorążych w służbie. Termin ewentualnych odejść zbiegnie się w z dostawami pierwszych samolotów do Krzesin.

Wynikająca również z ustawy pragmatycznej kadencyjność na stanowiskach oficerskich uniemożliwi efektywne wykorzystanie doświadczonego i wyszkolonego oficera przez okres dłuższy niż trzy lata oraz wymusi konieczność szkolenia jego następcy. Spowoduje to znaczny wzrost nakładów finansowych na szkolenie specjalistyczne.

Ponadto trudna sytuacja mieszkaniowa w garnizonach Poznań i Łask będzie zapewne czynnikiem wpływającym na wzrost obciążenia finansowego personelu technicznego,

²³ Z przeprowadzonej symulacji wynika, że w etapie pilotażowym, w różnych fazach szkolenia lotniczego minimalna liczba personelu SIL niezbędnego do zabezpieczenia lotów samolotów *F-16* będzie wynosiła od 48 do 91 osób.

w związku z czym należy liczyć się z odmową przyjęcia proponowanych stanowisk w tych garnizonach.

Reasumując, pozyskanie odpowiednio liczonego doświadczonego personelu technicznego do obsługi samolotu wielozadaniowego *F-16* może być nierealne. Ponadto istnieje obawa, że przeszkolony w USA personel, w który zainwestowano znaczne środki finansowe, podejmie decyzję o odejściu ze służby.

Szkolenie językowe w kraju

Znajomość języka angielskiego personelu technicznego bezpośrednio obsługującego samoloty powinna kształtować się na poziomie 2 w wypadku grupy o stopniach etatowych w przedziale kapral – starszy sierżant oraz na poziomie 3 w wypadku kadry od stopnia młodszego chorążego wzwyż (wg STANAG 6001). Wiąże się to z obowiązkiem korzystania z anglojęzycznej dokumentacji technologicznej podczas bezpośredniej obsługi oraz napraw samolotów. Należy więc zakładać, że w eskadrach lotniczych i Grupach Obsługi Technicznej znajomość języka angielskiego będzie musiało doskonalić około 700 - 800 osób²⁴.

Inne uwarunkowania

Jednostki lotnicze wytypowane do przeszkolenia nie powinny wykonywać zadań bieżących, tak by personel tych jednostek mógł skupić się na doskonaleniu znajomości języka angielskiego oraz zdobywaniu niezbędnej wiedzy.

Jednym z głównym elementem rekrutacji powinny być rozmowy kadrowe z personelem technicznym, w szczególności kierowanym na szkolenie do USA.

Cykliczne spotkania z rodzinami kadry powinny przygotować rodziny personelu lotniczego i technicznego do samodzielnego rozwiązywania problemów w sytuacjach długotrwałej rozłąki.

Mimo opracowania precyzyjnych prognoz potrzeb liczebnych personelu technicznego do obsługi samolotów pełne obsadzenie jednostek eksploatujących samoloty *F-16* wyszkolonym personelem technicznym zostanie osiągnięte dopiero we wrześniu 2008 roku.

Wnioski

1. Należy kontynuować przedsięwzięcia mające na celu utworzenie Międzynarodowego Ośrodka Szkolenia Lotniczego na bazie Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Ośrodek stanowić będzie podstawę systemu przygotowania kandydatów do szkolenia na samolot *F-16*.

2. Konieczne jest przyspieszenie procesu związanego z wyborem (pozyskaniem) nowego samolotu szkolenia zaawansowanego, niezbędnego do szkolenia personelu latającego.

3. Należy podjąć decyzję o wyborze zagranicznego ośrodka, w którym mogłaby być przeszkalana odpowiednio liczna grupa pilotów, tak by zachować ciągłość szkolenia do momentu osiągnięcia przez Międzynarodowy Ośrodek Szkolenia Lotniczego w Dęblinie pełnych zdolności szkoleniowych.

4. Personel latający ze składu 3. i 6. eskadry lotnictwa taktycznego przewidziany do przeszkolenia na samolot wielozadaniowy *F-16* należałoby skierować na doskonalące szkolenie lotnicze.

5. Po wyszkoleniu instruktorów w USA należy zweryfikować programy szkolenia personelu technicznego w kraju, tak aby były dostosowane do polskich warunków oraz zgodne z zasadami stosowanymi w Siłach Powietrznych.

6. Podoficerów SIL do obsługi samolotu *F-16* należy rekrutować ze wszystkich RSZ. Racjonalne byłoby wykorzystanie mass mediów do rozpowszechnienia informacji o naborze kandydatów na podoficerów.

²⁴ Zakładając, że możliwości szkolenia języka angielskiego w trzech ośrodkach etatowych w Dęblinie, Koszalinie i Mrągowie wynoszą ok. 300 osób w jednym semestrze (co daje ok. 900 osób przez rok), a w ośrodkach nieetatowych (przy bazach lotniczych) średnio 2 grupy po 15 studentów, co daje 360 osób w semestrze, a w roku 720 osób, istnieją przesłanki gwarantujące odpowiednie przygotowanie personelu technicznego pod względem znajomości języka angielskiego.

7. Wskazana byłaby jak najszybsza weryfikacja ustawy pragmatycznej z dnia 11 września 2003 roku o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych, w części dotyczącej kadencyjności na stanowiskach personelu latającego i technicznego, mająca na celu dokonanie zmiany umożliwiającej pełnienie służby na stanowiskach oficerskich głównych i specjalistycznych przez minimum 6 lat.

8. Należy dokonać zmian zaszerogowania stanowisk w służbie inżynieryjno-lotniczej na stanowiska „szczególne” ze względu na wysoki koszt szkolenia personelu.

9. Obecnie nie istnieją prawne uwarunkowania pozwalające na zatrzymanie w służbie personelu wyszkolonego w USA.

10. Likwidacja korpusu chorążych, stanowiącego w Siłach Powietrznych trzon wykwalifikowanej kadry SIL, powoduje ciągły odpływ personelu technicznego mającego bogate doświadczenie zawodowe.

11. Powinny zostać przywrócone dodatki pieniężne za bezpośrednią obsługę statków powietrznych dla personelu technicznego zaangażowanego w obsługę samolotów *F-16*.

12. Należy przygotować bazę hotelowo-mieszkaniową w garnizonach Poznań i Łask w celu zapewnienia kadrze obsługującej samolot *F-16* i jej rodzinom odpowiednich warunków zakwaterowania.

The article develops themes discussed by its authors in a paper delivered during a conference *Multi-role combat aircraft F-16 as a challenge for the Polish Air Force*. The conference took place on November 23, 2004 at the Air Force Faculty of the Air and Air Defence Forces Department in the National Defence Academy. The authors present a stage of preparations of crews and ground crews for the introduction of the new multi-role aircraft *F-16 C/D Block 52+ (Advanced)* two years after signing of the purchase agreement.



Ćwiczenie „Clean Hunter 2005”. Samolot *MiG-29* z 1. eskadry lotnictwa taktycznego. Poznań Krzesiny, 4 lipca 2005 roku. Fot. M. Idzior