



## Główne potrzeby i problemy przebrojenia lotnictwa Ukrainy

Marcin Andrzej Piotrowski

Postępującą degradację sił powietrznych Ukrainy może zatrzymać tylko szybkie przebrojenie ich na samoloty wielozadaniowe F-16. Ze względu na opóźnione decyzje USA i czas niezbędny do wyszkolenia pilotów mogą one odegrać istotną rolę wojskową najwcześniej wiosną lub latem 2024 r. Do tego czasu konieczne będą dostawy kolejnych systemów przeciwlotniczych, dronów bojowych i pocisków ofensywnych dla Ukrainy. Wkład Europy w odbudowę jej lotnictwa powinien już teraz obejmować szerokie pakiety szkoleniowe, logistyczne i uzbrojenia dla F-16.

W styczniu br. Wielka Brytania jako pierwsza zadeklarowała pomoc w przeszkoleniu ukraińskich pilotów w pilotażu zachodnich samolotów wielozadaniowych, a w kwietniu administracja USA zgodziła się na transfery dla niej myśliwców wielozadaniowych F-16 z Europy. Latem br. deklaracje w tej sprawie złożyły Dania i Holandia, zaś [podczas szczytu NATO już 11 państw oficjalnie ogłosiło „koalicję F-16 dla Ukrainy”](#). W październiku rozpoczęto w USA szkolenie grupy ukraińskich pilotów F-16.

**Luka w zdolnościach Ukrainy.** Od początku rosyjskiej agresji [jedna z najszybciej rosnących luk w ukraińskich zdolnościach](#) dotyczy wielozadaniowych samolotów odrzutowych. Przed wojną Ukraina dysponowała 75 poradzieckimi maszynami tego typu, dotychczas straciła połowę lekkich myśliwców MiG-29 i ciężkich Su-27 oraz bombowców Su-24 i maszyn bliskiego wsparcia Su-25. W tym samym czasie Rosja poniosła też wysokie i potwierdzone straty – co najmniej 85 samolotów (głównie Su-25 i Su-34) – nadal dysponuje jednak przewagą 600–650 pozostałych jej maszyn, które mogą stanowić poważne zagrożenie dla Ukrainy przy koordynacji z atakami rakiet i dronów. Samoloty myśliwskie Ukrainy mają wciąż poważny wkład w całość jej obrony przed tymi zagrożeniami. Liczba, zużycie, osiągi i uzbrojenie wszystkich odrzutowców Ukrainy nie pozwalają jednak na szersze wykorzystanie ich w misjach wspierających kontrofensywę lądową.

**Ewolucja pomocy dla Ukrainy.** Początkowo straty Ukrainy były wyrównywane przez dostawy części zamiennych i uzbrojenia

z Europy Środkowej. USA były wtedy niechętne inicjatywie dostarczenia MiG-29 z Polski, oceniając ją jako ryzykowny krok w świetle gróźb Rosji. W zamian uruchomiono dostawy pocisków powietrze–powietrze dla MiG-29 i Su-27 oraz silników i części dla Migów. Wiosną 2023 r. Polska i Słowacja przekazały Ukrainie większość posiadanych MiG-29. Poza Bułgarią i [kilkoma krajami spoza Europy](#) brak jest jednak źródeł kolejnych Migów i Su-25, a także realnych opcji dostaw części dla pozostałych dwóch typów samolotów Suchoja. Kolejnym ważnym krokiem była adaptacja niektórych ukraińskich maszyn do zachodniego uzbrojenia, dzięki czemu możliwe było zastosowanie amerykańskich pocisków przeciwradarowych HARM i brytyjsko-francuskich pocisków manewrujących Storm Shadow/SCALP. Oba modele broni miały już wkład w osłabienie obrony przeciwlotniczej Rosji i niszczenie jej zaplecza logistycznego na Krymie.

Od początku wojny jest jasne, że lotnictwo Ukrainy wymaga pełnego przebrojenia w samoloty wielozadaniowe w standardach NATO. Przedwojenne plany Ukrainy zakładały realizację tego procesu do 2032 r. dzięki zakupowi 78–102 fabrycznie nowych samolotów. Ekspertów spodziewali się wtedy zakupu maszyn Gripen-NG w Szwecji lub najnowszych wersji F-16 Block 70/72 i F-15EX w USA. W warunkach wojny Ukraina lobbowała już jednak za tańszymi i używanymi wersjami F-16. Choć wsparcia udzielił jej Kongres, administracja USA nadal wyrażała obawy o reakcję wojskową Rosji na taki transfer.

# BIULETYN PISM

Prezydent Joe Biden w kwietniu br. zgodził się oficjalnie na przekazanie Ukrainie używanych F-16A/B z europejskich państw NATO. Zaletami tej opcji jest dostępność co najmniej 90–100 F-16 z Danii, Holandii i Norwegii oraz duże grono państw mogących przeszkolić pilotów i obsługę naziemną. W skład grupy powołanej na szczycie NATO weszły Belgia, Dania, Holandia, Luksemburg, Norwegia, Polska, Portugalia, Rumunia, Szwecja, Wielka Brytania i USA, wkrótce może też do nich dołączyć Grecja.

Wysiłki „koalicji F-16” na jakiś czas oddalają plany transferów innych samolotów na Ukrainę. Nie zostały potwierdzone dostawy szwedzkich Gripenów, brytyjskich Typhoonów, amerykańskich F/A-18 lub francuskich Mirage-2000, choć spekulowano o nich w 2022 r. Ogólne deklaracje lub komentarze rządów państw, które dysponują ich nadwyżkami (Australii, Finlandii, Francji, Kanady i Wielkiej Brytanii), także potwierdzają, że priorytetem są F-16. Ukraina jest także zainteresowana Gripenami, a szwedzkie władze sugerują, że decyzja w tej sprawie będzie możliwa po zakończeniu procesu integracji Szwecji i uzyskaniu przez nią formalnego członkostwa w NATO. W mediach brakuje natomiast doniesień o dalszych ustaleniach Ukrainy i USA w sprawie samolotów bliskiego wsparcia A-10, które zaferował Pentagon latem ub.r. (ma ich 85 w rezerwie i 220 do wycofania ze służby). W przypadku osłony powietrznej F-16 dla A-10 możliwe byłoby szybkie reagowanie i niszczenie kolumn pancernych Rosji, ale ze strony ukraińskiej dotarły informacje o obawach o narażenie takich misji na wciąż silną obronę przeciwlotniczą Rosji.

**Wyzwania przebrojenia Ukrainy.** O ile nie uruchomiono w 2022 r. ściśle tajnego programu szkolenia pilotów z Ukrainy, wejście jej F-16 do walki może nastąpić najwcześniej wiosną 2024 r. Wyklucza to ich wkład w walki w czasie nadchodzącej zimy. Wprowadzenie samolotów do służby wiąże się z licznymi wyzwaniami – w pierwszej kolejności szkoleniem pilotów. Niejawne pozostają przy tym plany adaptacji lotnisk i logistyki Ukrainy oraz pakietów uzbrojenia dla jej F-16. W przypadku [eskalacji konfliktu bliskowschodniego do poziomu wojny regionalnej](#) problematyczne mogą być dostawy z USA na Ukrainę dużej ilości precyzyjnych bomb JDAM dla F-16. Niezależnie od tego transfery zaawansowanych i posiadających daleki zasięg pocisków JASSM są nierealne.

„Koalicja F-16” skupia się teraz na szkoleniu pilotów i obsługi naziemnej z Ukrainy, ponieważ pilotaż i serwis nawet ich używanych i zmodernizowanych wersji jest bardziej złożony niż w przypadku Migów. Pierwsza grupa pilotów z Ukrainy od sierpnia przechodziła najpierw kursy angielskiej terminologii technicznej i taktycznej. Pierwsze właściwe szkolenia pilotów uruchomiły we wrześniu br. Holandia i Dania (w bazie Skrydstrup), zaś w październiku USA (Lackland w Teksasie). Pentagon skrócił całość szkolenia do rekordowych 4–5 miesięcy. Dla porównania piloci USA przed służbą w jednostce bojowej szkolą się w trzech etapach przez 22 miesiące, w tym w podstawach pilotażu F-16 przez 9 miesięcy.

Poza bieżącymi problemami Ukraina i jej partnerzy powinni uwzględnić też kwestie średnio- i długoterminowe. W ciągu dekady lub dwóch Ukraina nie będzie miała problemu

z dostępnością używanych F-16 – przy modernizacji sił ich obecnych użytkowników ich liczba w Europie wzrośnie do co najmniej 120. Amerykańskie zasoby samolotów w wersji F-16C/D są kilkakrotnie większe od europejskich, obejmując 330 rezerwowych i 550 w służbie – także do wymiany w ciągu dekady–dwóch. Największym wyzwaniem dla przebrojenia lotnictwa Ukrainy mogłyby stać się natomiast zmiany w polityce USA. W razie wygranej kandydata-izolacjonisty w wyborach prezydenckich 2024 r. prawdopodobnie doszłoby bowiem do szybkiego odcięcia pomocy dla Ukrainy. Działalność „koalicji F-16” w zakresie szkoleń, dostaw kolejnych samolotów i części do nich musiałaby być wówczas kontynuowana tylko przy udziale Europejczyków. Brak wkładu USA w bezpieczeństwo Europy byłby wtedy jednak kluczowym i znacznie szerszym problemem.

**Wnioski.** Skala wojennego zagrożenia ze strony Rosji wymaga szybkiego przebrojenia lotnictwa Ukrainy w F-16. Decyzje jej partnerów o transferze mają obecnie znaczenie psychologiczne jako wyraz ich determinacji i wsparcia dla obrońców. Oczekiwania przełomowego wpływu F-16 na przebieg wojny powinny być tonowane przez Ukrainę i jej partnerów. Wejście one do walki wiosną 2024 r., a ich skuteczność będzie zależała od opanowania przez pilotów typowych misji oraz od modeli i ilości uzbrojenia dla F-16. Taki termin gotowości bojowej wymaga od partnerów Ukrainy zwiększenia dostaw pocisków dla systemów przeciwlotniczych w trakcie najbliższej zimy.

W zależności od pierwszych doświadczeń Ukrainy z F-16 możliwe będzie ich szersze użycie przeciwko celom naziemnym na terenach okupowanych przez Rosję. Obawy decydentów z USA i Niemiec w sprawie użycia F-16 przeciwko celom w Rosji udało się przezwyciężyć. Wiąże się z tym limity geograficzne i typy dopuszczalnych celów dla F-16 Ukrainy, zapewne już uregulowane osobną, poufną i długo negocjowaną umową amerykańsko-ukraińską. Do wiosny 2024 r. pożądane byłoby ponadto ponowne przeanalizowanie i decyzje partnerów Ukrainy w sprawie samolotów bliskiego wsparcia. Dostępne opcje obejmują amerykańskie A-10, bułgarskie Su-25 i polskie Su-22 lub alternatywne dla nich drony MQ-1A Predator z rezerwy USA – wszystkie cztery systemy można szybko opanować, są relatywnie mało wymagające w eksploatacji i tanie.

Dostawy F-16 dla Ukrainy pozwolą odbudować podstawowe zdolności jej lotnictwa i wzmocnić jej odstraszenie po wojnie. Proces przejścia Ukrainy na F-16 będzie ważny również dla interoperacyjności i integracji z NATO. Pomimo niepewności co do polityki kolejnej administracji USA wobec Ukrainy Europa dysponuje zasobami F-16 i części zamiennych oraz może zapewnić szkolenia pilotów. Wiele doświadczeń Polski w przebrojeniu jej lotnictwa z Migów na F-16 może okazać się szczególnie pomocnych dla Ukrainy. W świetle modernizacji większości sił powietrznych europejskich państw NATO pomoc ta nie będzie tworzyć luki w zdolnościach Sojuszu, w perspektywie kilku lat wzmocniając je względem sił Rosji. Co więcej, zachodnie sankcje i straty wojenne Rosji mogą istotnie ograniczyć kolejną modernizację techniczną jej lotnictwa (zwłaszcza produkcję maszyn Su-57).