

ТЕПЕРЬ ВСЁ БУДЕТ «О`КЕЙ»?



Tomasz Szulc, Wrocław
Фото автора

После продолжительных процедур и горячо оспариваемых решений Польша в конце концов получила свои первые боевые самолёты, хотя и без них «не сгинела» в последние 20 лет. 9 ноября 2006 г. первую четвёрку истребителей F-16C/D торжественно приняли на аэродроме Кшесины накануне дня освобождения Польши (11 ноября). В церемонии приняли участие: президент Качиньский с супругой, министр обороны и другие официальные лица.

Первую попытку приобрести F-16 Польша сделала ещё в 1994 г. Рассматривались многие варианты: покупка новых или поддержанных американских F-16A/B, сверхштатных F-16A/B голландских ВВС или новых F-16C/D. Аппетиты тоже менялись: от 24 до 120 машин. Одно время надеялись, что часть самолётов США просто подарит своему новому союзнику...

Официально тендер был заявлен лишь в марте 2002 г., и кроме Falcon, в нём приняли участие Mirage-2000 и JAS-39 Gripen. Решение в пользу американской машины приняли в конце 2002 г., на что сразу откликнулись его критики среди польских коммента-



Только прилетели, сразу сели...

торов. Чаще всего критике подвергали размер и профиль офсета. Например, американцам было разрешено зачислить в него инвестиции частных фирм в Польше, которые были сделаны до тендера(!).

Многие темы казались неконкретными, особенно предложения по высоким технологиям (вскоре оказалось, что на самом деле с офсетом не получилось, и даже доволь-

но несложные его статьи американцы выполняют не полностью и с опозданием). Были и более серьёзные претензии к польским организаторам тендера – некоторые элементы были явно подтасованы, чтобы гарантировать американской машине преимущество. Например, присутствие параграфа «проверен боем», который явно дискриминировал новенький Gripen.

Стоимость 48 самолётов, вооружения, пяти запасных двигателей и частичного обучения персонала составила порядка 3,6 млрд. долл. (на 100 млн. меньше Gripen), но никто в Польше не заметил, что в случае покупки техники за границей Евросоюза, надо заплатить и налог – около 600 млн. долл., чего не планировали и не включали в межправительственное соглашение на счёт многолетнего кредита.

Договор был подписан в апреле 2003 г., а первый польский F-16 (номер JC-1) поднялся в воздух 14 марта 2006 г. Эту программу фирма Lockheed Martin назвала Peace Sky – «мирное небо». В её рамках будет построено 48 истребителей F-16C/D Block 52+, в том

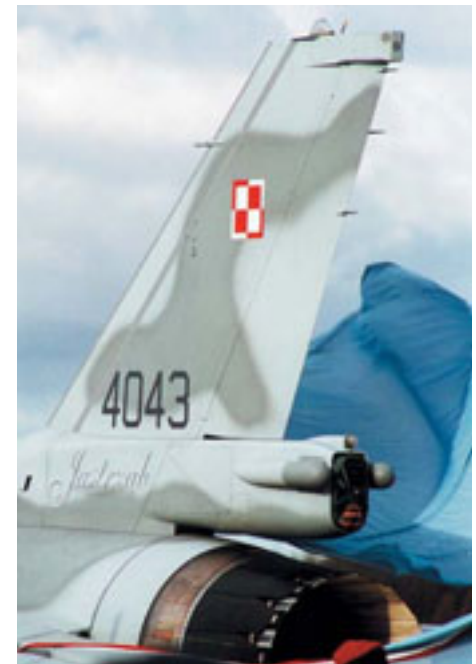


«Американская спарка» больше напоминает даму на сносях.

Единственный дипломированный польский пилот (с государственным флагом в руках).



Пока переучивание лишь начинается, это ещё не стало большой проблемой. До конца 2006 г. в Польшу должна прибыть вторая четвёрка F-16. В 2007 г. – 24 машины, а все остальные – до конца 2008 г. Начальная готовность (IOC) будет достигнута в 2009 г. а полная – тремя годами позже. Самолётами вооружат три эскадрильи тактической авиации (ELT) - третьей и шестой в Кшесинах и десятой на аэродроме Ласк в центре Польши (юго-западнее г.Лудз). Модернизация этой авиабазы лишь началась. Самолёты 10-й эскадрильи, кроме штатных задач, будут зани-



F-16 «освящается сам» – сзади видно преждевременно сорванное покрывало.

маться и разведкой – для них заказано десять контейнеров DB-110 и наземный центр обработки разведанных.

Непросто складывается обстановка с обучением лётчиков для F-16. В ходе торжественной передачи машин допущен к полётам был всего один польский лётчик – полковник Р.Степанюк, командир 3-й эскадрильи.

числе 12 двухместных. Машины отличаются от более поздних F-16 авионикой а внешне - контейнером посадочного парашюта под килем. Проблемы и неполадки с электроникой и особо электромагнитной совместимостью аппаратуры РЭБ сдвинули окончание испытаний в США – теперь оно запланировано лишь на конец 2008 г.

Поднажившись, Польша приобрела и довольно внушительное количество вооружения для новых машин: порядка 180 ед. AIM-120С-5, столько же AIM-9Х, 570 авиабомб (до 908 кг) вместе с 270 комплектами наведения GBU-12/24 Paveway и 270 ед. GBU-31/38 JDAM. Кроме того, 280 «снарядов» AGM-154С JSOW и 360 УР AGM-65G-2 Maverick. В будущем их пополнят противорадиолокационные AGM-88 HARM и противокорабельные AGM-84 Harpoon. Заметно, что доминирует вооружение для применения по наземным целям, что явно противоречит первостепенной задаче новых самолётов – ПВО (ударных Су-22 в Польше всё ещё много). Поговаривают, что сразу после введения в строй машины станут активно участвовать в очередных экспансиях США и НАТО.

Но количество заказанной вспомогательной техники, запчастей и другого аэродромного «хозяйства» просто потрясает воображение - порядка 170 тыс. наименований. К сожалению, для обслуживания F-16 на польских аэродромах вспомогательная техника советского производства не подошла.

Сборкой двигателей F-100-PW-229 занимается польский завод в г.Жешув, принадлежащий американской фирме UTC, которую контролирует производитель двигателей Pratt & Whitney. Сначала поляки надеялись у себя развернуть производство этих двигателей для США и других покупателей, но в итоге их будет собранно всего 54 ед. - ровно столько, сколько купила Польша. И те-

перь многие негодуют - был ли смысл переоборудовывать всё предприятие ради такого смехотворного количества?

Пришлось выложить немалые деньги на ремонт и переоснащение аэродрома – авиабазы №31 Познань Кшесины, что в западной части страны. Был построен крупный ангар для обслуживания и новые арочные укрытия: F-16 - первые польские боевые машины, нуждающиеся в особых условиях хранения. Пришлось построить и ёмкости для крайне токсичного гидразина (на машинах советского производства он не применялся). Огромную проблему составила весьма ограниченная возможность обслуживать новые самолёты на других польских авиабазах – планы одновременно готовить к этому семь аэродромов оказались несбыточны, и новые машины пока «прикованы» к Кшесинам.



Церемония освящения продолжается – очередь дошла до «православного священника ВВС Польши».



Прибывшие машины были довольно быстро отбуксированы, разумеется американскими аэродромными буксирами Mod200MB4V2.

До этого он летал только на МиГ-21, а не на более современных МиГ-23, -29 или Су-22. В конце года в Польшу возвратятся из США ещё пять лётчиков. Всего в 2005 г. за океан уехало 49 пилотов. Семь вернутся в статусе инструкторов. 12, надеюсь, будут подготовлены вполне, 18 - только в минимальном объёме, а ещё 12 даже не начнут летать на Falcon. Всех ознакомят исключительно с поздними вариантами машины, а специфику Block-52+ они будут познавать сами уже на родине. В преодолении ими трудностей будут помогать целых два американских инструктора, но согласно контракту, всего два года...

Спланировано довольно интенсивное обучение – до 180 часов налёта на в год на каждого. Многие (даже польские пилоты F-16) сомневаются, будет ли такой уровень достигнут. Болезненный вопрос - тема учебного самолёта. В Польше - только почти 50-летние TC-11 Iskra, явно непригодные для этого. Необходимость покупки УТС нового поколения была понятна всем уже давно, но денег на это не нашлось. США предлагают девять T-38 (не намного моложе TC-11), но для их доработки и ремонта надо 100 млн. долл., а их взять неоткуда.

Оптимисты пока считают, что удастся подготовить необходимое количество 72 пилотов (1,5 на самолёт, согласно нормам НАТО) и поддерживать их боеготовность (налёт по-

рядка 150 ч в год), но никто даже не пытается оценить, во сколько это обойдётся. Большинство лётчиков «первой волны» - люди молодые и в высоких чинах, их списание с лётной работы - не за горами, и придётся готовить их замену. Это требует готовить минимум ещё пять новых лётчиков в год.

Министр обороны считает, это не понадобится усилий высшего военного училища лётчиков в Демблине, и собирается его расформировать. Против выступает командующий ВВС генерал Таргош, которого из-за этого министр решил уволить (в Польше подобный прецедент по досрочному увольнению командующего в последний раз был использован почти 50 лет назад). Проблема в том, что министр сам этого сделать не может, а президент вроде и не собирается.

Есть и другая большая проблема – в Польше не хватает желающих летать на F-16! Те, кто хотел бы, не могут по состоянию здоровья - американские критерии подбора явно завышены. Среди лётчиков первой эскадрилии, летавших на МиГ-29, пригодными к обучению на американскую технику оказались всего двое(!). Можно подумать, что на польских «29-х» летали инвалиды! Возможно, поэтому командование в последний момент отказалось от торжественного сопровождения «МиГ-ами» прилетающих Falcon – лётчики-истребители знают себе цену. А вдруг кто-то из отвергнутых кандидатов захочет

продемонстрировать в воздухе, свою выносливость?

Передачу F-16 сопровождали и другие скандалы и эксцессы. Первая пара машин была вынуждена возвратиться в США из-за неисправностей авионики. Вторая пара не смогла долететь до Польши, так как отказала система дозаправки. Машины свернули на Исландию, а затем сели в Британии.

Вторая четвёрка тоже прилетела с опозданием – на этот раз забарахлили средства связи. Такие «сюрпризы», очевидно, для американцев - не новость. А ведь те настаивали на переброске первых машин в Польшу за несколько дней до церемонии, а дату прилёта остальных не разглашать. Оказалось, – не зря...

Неисправности потом устранила бригада фирмы. Формально это польских ВВС не касалось: машины всё ещё остаются собственностью США и будут окончательно переданы лишь в середине января 2007 г. Правда, полностью скрыть проблемы не удалось: представитель Lockheed сначала вообще заверял, что ничего не случилось. Затем официально сообщили: машины, де - «сырые», и удивляться тут нечему... «То есть как! Уже 5000 экземпляров проданы, а они всё ещё – «сырые»?», - удивлялись польские телезрители.

Министерство обороны с неохотой, но направило письменный запрос по этому поводу американской стороне. Ответ не разглашают. Даже церемония крещения новой техники в Польше не вполне удалась – сильный ветер сорвал покрывало с килы самолёта, открыв польскую эмблему и имя до начала церемонии. «Крёстной матерью», естественно, стала жена президента Качиньского.

Польские F-16 получили прозвище Jastrz_b – ястреб, так как коротко перевести Falcon на польский оказалось невозможно – «Соколы» в Польше уже летают – так называют вертолёты ПЗЛ В-3. Сейчас комментаторы шутят, что шансов английского УТС BAЕ Hawk ещё меньше – «Ястреб» у поляков уже есть. Для организаторов церемонии неприятностью оказались и потесты местного населения, успевшего привыкнуть к тишине – «МиГи» не летают с Кшесина уже лет пять. Неприятно было смотреть, что не все в Польше рады новой технике. АКО

