

AUSTRALIJSKIE PROBLEMY TIGERA [KOMENTARZ]

Pięć lat po zakończeniu dostaw Australia zaczyna poszukiwania następcy śmigłowców uderzeniowych Airbus Helicopters Tiger. - (Ministerstwo - przyp. red.) *Obrony będzie inwestować w przyszłościowe bojowo-rozpoznawcze możliwości aby zastąpić Tigery w połowie lat 2020-tych, co będzie obejmować zarówno systemy załogowe jak i bezzałogowe lub też kombinację obu tych opcji* - czytamy w Białej Księdze na rok 2016.

Uzasadnienie decyzji o wycofaniu śmigłowców szturmowych obejmuje zarówno kwestie rozwoju przyszłościowych koncepcji operacji wojskowych jak też istniejących problemów z eksploatacją śmigłowców Tiger przez australijskie wojska lądowe. Maszyny, zamówione na początku wieku w liczbie 22 egzemplarzy, były dostarczane w latach 2004-2011. Pomimo zakończenia dostaw pięć lat temu, śmigłowce Tiger ARH (Armed Reconnaissance Helicopter) nie osiągnęły pełnej gotowości operacyjnej (ang. final operational capability).

Oznacza to, że nie mogły być np. wykorzystywane w misjach zagranicznych, takich jak operacja w Afganistanie czy Iraku, gdzie obecni byli żołnierze australijscy. W przypadku maszyny dedykowanej do wsparcia wojsk lądowych i wprowadzonej na uzbrojenie ponad dekadę temu to znaczący problem. Przyczyną są zarówno nierozwiązane problemy techniczne i eksploatacyjne, jak też wysokie koszty obsługi.

Australijskie Tigery od początku swej historii borykały się z licznymi przeciwnościami i problemami. Wariant Tiger ARH znacznie różni się od maszyn używanych w Europie, m. in. ze względu na potrzebę dostosowania do odmiennych systemów komunikacji i uzbrojenia, takich jak pociski Hellfire i niekierowane rakiety 70mm, [dziś ulepszone do kierowanego laserowo standardu APKWS](#). Przekłada się to na ich niewielką kompatybilność z maszynami Niemiec, Hiszpanii czy Francji.

Problemy techniczne - pięta Achillesowa Tigera na antypodach

Australijskie Tiger były montowane w należących do Eurocoptera (dziś Airbus Helicopters) zakładach Australian Aerospace's w Brisbane, które nie dawały sobie rady z dotrzymaniem terminów i standardów. Było to powodem wstrzymania przez władze finansowania kontraktu w 2007 roku, ze względu na opóźnienia w osiągnięciu gotowości operacyjnej. W październiku 2010 roku okazało się, że dostawy będą opóźnione o rok a gotowość nie będzie osiągnięta przez kolejne dwa lata. Dostawy 22 śmigłowców zakończono w grudniu 2011 roku, ale do dnia dzisiejszego nie uzyskały one pełnej zdolności operacyjnej. W roku 2015 termin osiągnięcia tego statusu został przesunięty o kolejny rok.



Fot. Australian Army

Zgodnie z danymi na rok 2014, śmigłowce Tiger były w okresie 12 miesięcy zdadne do lotu średnio przez połowę planowanego czasu, czyli około 3 tys. godzin. Wynikało to zarówno z częstych usterek technicznych, jak też znacznego czasu oczekiwania na części które do naprawy odsyłano do Europy. Silniki Turbomeca MTR 390 stosowane w Tigerach są najbardziej kosztownymi w eksploatacji spośród wszystkich śmigłowcowych jednostek napędowych w australijskiej armii.

Szczególne kontrowersje wzbudza problem dymienia pewnych elementów instalacji, w wyniku czego dochodziło do zanieczyszczenia powietrza w kabinie pilotów. Z tego powodu zarejestrowano kilka przypadków awaryjnego lądowania, a nawet piloci okresowo odmówili lotów na tym typie maszyn. Stało się to w 2012 roku, gdy połączenie awarii systemu zamykania kabiny i dymiących instalacji spowodowały, że załoga musiała odstrzelić osłonę kabiny w trybie awaryjnym.

To wszystko doprowadziło do długotrwałej dyskusji na temat modyfikacji lub zastąpienia tych maszyn. Jeszcze kilka miesięcy temu prawdopodobne wydawało się przystąpienie Australii do programu Mid Life Update planowanego przez europejskich użytkowników maszyn tego typu. Obecnie jednak widać zupełnie inny kierunek działań Canberry.

Przyszłość australijskich śmigłowców bojowych

W białej księdze obronności na 2016 rok pojawiły się dwie pozycje, związane ze śmigłowcami szturmowymi. Pierwsza to „Armed Reconnaissance Helicopter Replacement” (czyli Tiger ARH - Armed Reconnaissance Helicopter) z ramami czasowymi 2021-2030 i szacowanym budżetem na poziomie 5-6 mld dolarów australijskich. Może się to wydawać znaczną kwotą, zważywszy że 2 mld kosztował zakup Tigerów, jednak wartość obejmuje nie tylko zakup samych maszyn, ale też koszty infrastruktury i wsparcia eksploatacji. Niewykluczone też, że w ramach tego programu zostanie wprowadzony nie tylko śmigłowiec, ale również współpracujący z nim system bezzałogowy.

W zakresie zastąpienia Tiger ARH ofertę przygotowuje Bell Helicopter z maszyną AH-1Z Viper, która piętnaście lat temu przegrała z propozycją Eurocoptera (dziś Airbus Helicopters), ze względu na

„nową, niesprawdzoną konstrukcją”. Dziś AH-1Z Viper jest intensywnie eksploatowany przez US Marines. Wykazuje się dużą niezawodnością i niską pracochłonnością, co jest znaczącymi atutami w kontekście problemów Tigerów ARH. W tym kontekście, dla ułatwienia obsługi na antypodach Bell podpisał w ostatnim czasie porozumienie z BAE Systems, dotyczące potencjalnego wsparcia eksploatacji Viper na terytorium Australii.

Niemal równolegle z następcą Tigerów Australia chce pozyskać lekkie śmigłowce rozponawczo-uderzeniowe dla sił specjalnych. Chodzi tu o maszyny które można będzie transportować na pokładzie samolotów C-17 Globemaster i wprowadzić w krótkim czasie do akcji. Integrated Investment Program zawiera ten projekt z funduszami szacowanymi na 2-3 mld dolarów i ramami czasowymi 2019-2028, a więc w czasie nieco wyprzedzającym następcę ARH. W tym zakresie rozważane są przede wszystkim maszyny Boeing AH-6/MH-6 Little Bird oraz Airbus Helicopters H135M. Te ostatnie mogą mieć przewagę, gdyż H135 są już wykorzystywane do szkolenia pilotów.



Fot. Australian Army

Informacje o planach dotyczących śmigłowców Tiger w Australii mogą być interesujące dla Polski, gdyż maszyny tego typu proponowane są w programie Kruk. Na pierwszy rzut oka może to być cios wizerunkowy dla oferty Airbus Helicopters, ale należy zaznaczyć, że śmigłowce oferowane Polsce będą się różnić Tiger ARH. Maszyny będą wycofane po około 15-20 latach od momentu dostawy i zaledwie po około 10 latach od osiągnięcia pełnej zdolności operacyjnej, podczas gdy cykl życia uzbrojenia wynosi zwykle 30 i więcej lat. Wiąże się to z poniesieniem istotnych kosztów. Z drugiej strony, problemy jakie nękają te maszyny są w znacznym stopniu związane z ich różnicami w stosunku do „europejskiego” wariantu Tigera. Kolejną przyczyną wysokich kosztów eksploatacji i niższej o połowę od planowanej zdolności do lotów jest długi okres oczekiwania na remontowane części.

Wynika to z potrzeby wysyłania wielu istotnych komponentów, zwłaszcza z układu napędowego, do remontów w Europie. Nie bez znaczenia jest też klimat – o zmiennej wilgotności i wysokiej temperaturze, co jest wyjątkowo szkodliwe dla komponentów elektronicznych. Tego typu czynniki atmosferyczne mogą się pojawić podczas misji zagranicznych, zwiększając koszty eksploatacji maszyn, ale są rzadko spotykane w eksploatacji w klimacie środkowoeuropejskim.

Decyzja o przedwczesnym wycofaniu Tigerów przez Australię może wpłynąć na ocenę oferty w programie Kruk między innymi w kontekście problemów, jakie mogą się pojawić w sytuacji dostosowywania maszyn do szczególnych wymagań polskich, które odbiegałyby od standardu maszyn wykorzystywanych przez inne kraje. Ewentualne przystąpienie do programu Tiger powinno wiązać się z udziałem w projektach modernizacyjnych do standardu Mk 2 i Mk 3, z uwzględnieniem specyficznych wymagań.