

PRZED A-10 MODERNIZACJA I KOLEJNA DEKADA SŁUŻBY W USAF [ANALIZA]

Kongres USA po raz kolejny zablokował próbę odesłania samolotów A-10C Thunderbolt II na zasłużoną emeryturę. Co więcej, US Air Force prowadzi właśnie program ich modernizacji, aby mogły skutecznie pozostać w służbie po roku 2030. Obejmuje on nowe sensory i zwiększenie ilości zabieranego uzbrojenia.

Samolot szturmowy A-10 to dziś maszyna wręcz kultowa, ze względu na 30 mm działko, wokół którego zbudowano cały samolot, oraz legendę, jaka otacza go dzięki setkom żołnierzy, których uratowały te maszyny, wspierając bezpośrednio oddziały naziemne. Opracowany ponad 40 lat temu do zwalczania sowieckich zagonów pancernych, A-10 najbliższej swej pierwotnej roli był w Iraku w 1991 roku. Podczas „Pustynnej Burzy” maszyny atakowały irackie kolumny pancerne, ale sławę zdobyły przede wszystkim w kolejnych konfliktach, realizując misje CAS (ang. close air support).

Czytaj też: [„Ogień operacyjny” - U.S. Army przetestuje pociski hipersoniczne](#)

US Air Force od lat próbuje pozbyć się tych kosztownych w eksploatacji, wiekowych już maszyn, preferując samoloty znacznie szybsze i bardziej wszechstronne. Nie bez racji, gdyż o ile A-10 sprawdza się w konflikcie asymetrycznym, będąc niemal niezniszczalnym dla przeciwnika, to konfrontacji z nowoczesną obroną powietrzną ma niewielkie szanse przeżycia. Jednak argumenty sił powietrznych są zwykle ściśle finansowe - wycofanie A-10 oznacza personel 9 eskadr, który można przesunąć do innych zadań. Na przykład przeszkolić na 44 maszyny F-35A, które można by kupić za 4 mld dolarów. Tyle kosztuje eksploatacja A-10 przez 5 lat.



Fot. U.S.A.F.

Ubiegłoroczne działania politycznych i militarnych zwolenników tej brzydkiej, lecz uwielbianej przez wojska lądowe maszyny, przypieczętowane finansowymi decyzjami Kongresu i wartym niemal miliard dolarów kontraktem na 109 nowych zestawów skrzydeł, oznacza kolejną dekadę służby. W tym czasie maszyna musi jednak przejść dalszą drogę od swych analogowych początków do cyfrowego pola bitwy dnia dzisiejszego. Pierwszym krokiem był program A-10C Precision Engagement, który na początku XXI wieku miał wprowadzić maszyny w nowe stulecie. Wprowadzał takie „nowinki”, dobrze znane już w nowoczesnych myśliwcach, jak system HOTAS (ang. hands-on-throttle and-stick), który pozwalał obsługiwać wiele funkcji bez odrywania rąk od sterów i przepustnicy, czy możliwość przenoszenia nowych bomb kierowanych JDAM.

Czytaj też: [50 Super Herculesów dla sił zbrojnych USA](#)

Kolejne fazy modyfikacji, to ekrany wielofunkcyjne, wyświetlacze nahełmowe, nowe zasobniki optoelektroniczne czy radar. Przede wszystkim jednak A-10C otrzymują łącze Link-16, które zapewnia znacznie szerszą i skuteczniejszą wymianę danych. Klasyczny „sześciopak” podstawowych przyrządów pilotażowych zastępuje wreszcie wyświetlacz wielofunkcyjny, prawdopodobnie pochodzący z F-16, który flankują dwa wyświetlacze dodane w ramach pakietu Precision Engagement. Już w 201 roku rozpoczęło się wprowadzanie na A-10C hełmów ze zintegrowanym wyświetlaczem Thales Visionix Scorpion Helmet Mounted Display System.

Czytaj też: [Afgańscy talibowie zaproponowali wojskom USA zawieszenie broni](#)

Sensory, jakimi dysponuje załoga, czyli przede wszystkim zasobniki celownicze Litining lub Sniper, mają być uzupełnione zasobnikiem z radarem SAR (ang. Synthetic Aperture Radar), który umożliwia szczegółowe obrazowanie terenu. Prawdopodobnie będzie to AN/ASQ-236 „Dragon’s Eye” z aktywnym skanowaniem (AESA), który ma umożliwiać nie tylko obrazowanie terenu w niemal

fotograficznej dokładności, ale też wykrywanie ukrytych płytko pod ziemią obiektów, takich jak miny czy IED. Pojawiły się również sugestie, że zasobnik ten można stosować do precyzyjnego zakłócania konkretnych nadajników, takich jak radiostacje przeciwnika.



Belka BRU-61/A z 4 bombami GBU-39 SDB pod kadłubem F-15E. Fot. USAF

Kolejna ważna nowość, to kolejne zwiększenie ilości przenoszonego uzbrojenia. Dotąd A-10C mogły przenosić na każdym z 11 pylonów jedną bombę kierowaną. Zmodernizowane maszyny, dzięki systemowi belek BRU-61/A, będą mogły na każdym pylonie podwiesić do 4 bomb GBU-39 SDB lub GBU-53/B StormBreaker o masie 250 funtów (113 kg). Każda z nich jest zdolna do precyzyjnego rażenia celu z odległości sięgającej 100 km (zależnie od pogody, prędkości i wysokości, z jakiej została zrzucona). Oznacza to ogromne zwiększenie możliwości w działaniach CAS, czyniąc z A-10 prawdziwy „bomb-train” i pozwalając pozostawać poza zasięgiem systemów OPL przeciwnika.

Czytaj też: [Włoski śmigłowiec dla US Navy \[WIDEO\]](#)

Zakres planowanych zmian zdaje się być dość szeroki, ale stanowi de facto mocno okrojoną wersję projektu sprzed około 5 lat, gdy rozważano możliwość szerszej modernizacji i standaryzacji, obejmującej m.in. wykorzystanie awioniki i komputera misji z myśliwca F-16, oraz zastąpienie silników ponad 50-letnich silników turbowentylatorowych General Electric TF34 nowoczesnymi jednostkami napędowymi, pochodzącymi z popularnych bizjetów. Przy podobnym ciągu, charakteryzują się one znacznie mniejszym zużyciem paliwa i masą, oraz dłuższymi rewersami. Projekt, rozważany przez koncern Boeing, który dostarcza skrzydła do samolotów A-10C, upadł z braku zainteresowania ze strony US Air Force. Być może w perspektywie kolejnych 10 lub więcej lat służby wart jest rozważenia. Szczególnie jeśli po wycofaniu ze służby amerykańskie byliby skłonni sprzedać lub przekazać maszyny krajom sojuszniczym, które mogą wykorzystywać jej jeszcze przez długie lat w konfliktach asymetrycznych czy zwalczaniu terroryzmu.