

## **PRZEMYSŁ I ARMIA W JEDNYM IDĄ ZAPRZĘGU MARIANNY**

W dniach 23-25 kwietnia 2014 r. grupa przedsiębiorstw europejskiego i francuskiego przemysłu obronnego, w ścisłej współpracy z francuskim Ministerstwem Obrony, zorganizowała serię pokazów prasowych poprzedzających (było to zatem swoiste „przygotowanie gruntu medialnego”) targi zbrojeniowe Eurosatory 2014 (*Land and Air-land Defence and Security*) zaplanowane na 16-20 czerwca. Przedsięwzięcie było na tyle ciekawe, że można je uznać za swoistą soczewkę ogniskującą główne obszary zainteresowania zarówno naukowo-badawczego, jaki i (a może przede wszystkim) rynkowego, organizujących je podmiotów. Z kolei francuski resort obrony wykorzystał pokazy do upublicznienia doświadczeń, jakie siły zbrojne wyniosły z działań ekspedycyjnych, szczególnie poprzez porównanie kontrybucji do międzynarodowego wysiłku militarnego w Afganistanie z realizowaną praktycznie samodzielnie przez Francuzów operacją „Serval” w Mali. Pojawiły się przy tym pewne reminiscencje odnoszące się do operacji „Sangaris” w Republice Środkowoafrykańskiej, ale miały one charakter szczytkowy, z czego wnioskować można, że przebieg działań nadal podlega analizom.

Cześć opisywanego przedsięwzięcia przeprowadzono w bazie lotniczej BA 123 „Commandant Charles Paoli” pod Orleanem (Orlean-Bricy, gdzie obecnie stacjonuje polski Hercules wydzielony do wsparcia działań w Mali).

Polski wkład w operację „Sangaris” jest więc na poziomie partycypacji belgijskiej i hiszpańskiej. Po wejściu do służby operacyjnej A400M Francja zyska możliwość lotniczego transportu strategicznego realizowanego siłami narodowymi. Sądzić jednak można, że nacisk na „międzynarodowy” charakter przyszłych działań ekspedycyjnych zostanie utrzymany, choćby po to, by przeciwstawić go zarzutom „unilateralizmu” i „neokolonializmu”.

Baza lotnicza BA 123 od lat czterdziestych jest „domem” francuskiego lotnictwa transportowego. Bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej stacjonował tam dywizjon 01.061 Touraine (obecnie 12 C-160R Transall), do którego w 1953 r. dołączył dywizjon 03.061 Poitou (12 C-160R Transall, w tym cztery dostosowane do wsparcia sił specjalnych), a w 1955r. dywizjon 02.061 Frenche-Comte (obecnie na Herculesach: osiem C-130H i pięć C-130H-30). W 1998 roku do Orlean-Bricy przeniesiono Centrum Szkolenia Wojsk Powietrznodesantowych (*Centre Air de Sout en Vol*), a rok później przebazowano tam 10. specjalną grupę powietrznodesantową (*Commando parachutiste de l'air n°10, CPA 10*). Baza zajmuje powierzchnię 736 ha, posiada dwa pasy startowe o dłu-



Zdjęcie 1. Polski Hercules w Bazie Lotniczej „Commandant Charles Paoli” w Orlean-Bricy.

Źródło: opracowanie własne.



Zdjęcie 2. Samolot Airbus A400M Orlean-Bricy.

Źródło: opracowanie własne.

gości 2 400 m, strefę lądowania spadochroniarzy o długości 1 000 m, 73 miejsca postojowe dla samolotów oraz łącznie 178 budynków o powierzchni 115 000 m<sup>2</sup>. Jej personel to 1 900 żołnierzy oraz pracowników wojska.

W związku z przygotowaniami do wprowadzenia do operacyjnej eksploatacji samolotu Airbus A400M Orlean-Bricy wybrano na swoisty francuski „hub” nowej maszyny transportowej.

Samolot A400M to nowa jakość we francuskim lotnictwie transportowym przekładająca się na skokowy wzrost zdolności Paryża do prowadzenia projekcji siły w wymiarze ponadregionalnym. Dla Francji, państwa posiadającego rozległą „strefę szczególnego zainteresowania”, jest to czynnik trudny do przecenienia. Zdjęcie ukazuje ponadto grubość betonowej nawierzchni niezbędnej do pełnego bezpieczeństwa i wysokiego poziomu komfortu przy operowaniu tą ciężką maszyną (masa własna 70 000 kg, całkowita masa startowa 141 000 kg, masa do lądowania 114 000 kg).

Baza została gruntownie zmodernizowana kosztem kilkudziesięciu milionów euro. Dość powiedzieć, że tylko nowe bloki generatorów prądowców oraz wymiana sieci elektrycznej kosztowały 7,3 mln euro, nowoczesna wieża kontrolna 6,9 mln euro, zaś wzmocnienie pasa i miejsc postojowych 25,9 mln euro. Najważniejszą inwestycją było jednak wzniesienie kompleksu symulatorów przeznaczonych do szkolenia zarówno pilotów, jak i mechaników oraz – co stanowi nową jakość – specjalistów załadunku (zwanym „cargo-masters”). Ów kompleks treningowy, którego „jądrem” są urządzenia produkcji Thalesa, czyni z bazy lotniczej BA 123 jeden z zasadniczych elementów wsparcia eksploatacyjnego A400M.

Wizytę w Orlean-Bricy uzupełniła statyczna prezentacja nowej europejskiej maszyny transportowej. Nie ulega wątpliwości, że nowy, przeznaczony do zastosowań wojskowych, transportowy samolot Airbusa generuje nową jakość, a powodzenie jego wdrażania gruntownie zmieni sytuację użytkowników tych maszyn w kwestii lotniczego transportu strategicznego na czas co najmniej pół wieku. Francuzi nie ukrywali przy tym, że brak wystarczających zdolności w zakresie przerzutu wojsk i sprzętu drogą powietrzną na znaczne odległości stanowi istotne ograniczenie w zakresie projekcji siły w rejonach uważanych przez Paryż za swój obszar „szczególnego zainteresowania”. Dowiodły tego z całą wyrazistością operacje „Serval” i „Sangaris”, kiedy to ważne elementy działań przerzutowych realizowały C-17 w barwach amerykańskich, brytyjskich, a nawet kanadyjskich. Nie może w tym kontekście dziwić, że jednym z elementów certyfikacji A400 było lądowanie w Bamako, gdyż to działania ekspedycyjne w Afryce będą istotną częścią „operacyjnego życia” maszyn wchodzących w skład Armée de l’Air.

Niejako „przy okazji”, w cieniu potężnego kadłuba A400M, gospodarze rozwinęły najnowszy, eksploatowany przez francuskie siły powietrzne, a konkretnie przez wojsko lotnicze, oraz armię włoską system obrony przeciwlotniczej SAMP/T (*Le système sol-air moyenne-portée/terrestre*) Mamba<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Zestaw konstruowano w założeniu, że możliwy będzie jego transport na pokładach samolotów C-130 eksploatowanych przez wojska lotnicze Francji i Włoch, a przyszłościowo, oczywiście, przez A400M, co przysparza już jednak zdecydowanie mniejszych problemów. We wrześniu 2013 roku zamiar pozyskania zestawów SAMP/T ogłosił Singapur, co – biorąc pod uwagę uwarunkowania rynku – należy uznać za sukces.



Zdjęcie 3. Wyrzutnia MLT zestawu SAMP Mamba.

Źródło: opracowanie własne.

Jest to jeden z ważniejszych przykładów uwieńczonej powodzeniem europejskiej współpracy w zakresie obrony powietrznej. Dostawy uzbrojenia tego typu dla odbiorcy francuskiego rozpoczęły się w 2010 roku. W lutym bieżącego roku wojska lotnicze rozpoczęły odbiór przedostatniej baterii (jej użytkownikiem będzie dywizjon 01.950 „Crau” z bazy Istres. Łącznie przewidziano przebrojenie w Mamby pięciu dywizjonów przeciwlotniczych w bazach Mont-de-Marsan, Saint-Dizier, Avord, Luxeuil i Istres. Każdy z nich posiada dwie baterie SAMP/T uzupełniane przez jedną baterię Crotale. We francuskiej konfiguracji bateria to: sekcja dowodzenia (mobilna stacja radiolokacyjna Arabel, stanowisko dowodzenia ogniem, moduł zasilania – dwa generatory prądotwórcze zabudowane na samochodzie ciężarowym), cztery wyrzutnie (na każdej osiem pocisków Aster-30) oraz dwa wozy amunicyjne (na każdym osiem pocisków Aster-30). Włosi w zestawie SAMP wyposażyli dwa oddziały obrony przeciwlotniczej 4° Reggimento Artiglieria Controaerei Peschiera oraz 17° Reggimento Artiglieria Controaerei Sforzesca. W wersji francuskiej elementy zestawu zabudowane są na samochodach ciężarowych Renault Kerax 420D 8x4, a włoskiej – na pojazdach Iveco Astra SMR 88.45BAD w układzie 8x8.

Kolejny element pre-Eurosatory zrealizowany został w bazie wojsk lądowych Canjuers zlokalizowanej w rejonie malowniczej prowansalskiej miejscowości Draguignam. Jest to jeden z największych poligonów we Francji o łącznej powierzchni około 35 000 ha. Wspomnieć można, że jego tworzenie i organizowanie rozłożone było na niemal dekadę, gdyż pierwsze prace studyjne rozpoczęto w 1962 r., a pododdziały szkolne można tam było wprowadzić w roku 1971. Wynikało to w dużej mierze z długotrwałych negocjacji z właścicielami gruntów, z których i tak część wywłaszczono na mocy wyroków sądowych, nie zaś ugody (podobno najdłużej przeciwko stworzeniu poligonu, a zatem zamknięciu dostępu do rozległego obszaru, protestowali myśliwi tracący doskonale rewiry łowieckie). Obecnie, Canjuers to centralny ośrodek szkolenia wojsk pancernych, zmechanizowanych i artylerii dysponujący, między innymi kompleksem trenażerów (czołgi, bojowe wozy piechoty – instalacje te zostały przez gospodarzy zaprezentowane), pasami taktycznymi i strzelnicami umożliwiającymi prowadzenie szkolenia bojowego do szczebla kompanii.



Zdjęcie 4. Śmigłowiec EC665 *Tigre*.

Źródło: opracowanie własne.

W Cajenurs zaprezentowano w locie, a następnie w ekspozycji statycznej, dwa śmigłowce: sprawdzony w boju w Afganistanie, Libii, Mali i Republice Środkowoafrykańskiej EC665 *Tigre*<sup>2</sup> oraz NH-90 *Land Caïman* (oba – Airbus Helicopters).

Sam scenariusz pokazu był stosunkowo prosty – przelot na niskim pułapie (aczkolwiek bez zbędnej brawury), lądowanie i „udostępienie” zarówno maszyn, jak i załóg gościom. Integralną częścią prezentacji były, zawczasu przygotowane, wozy bojowe i pojaz-

---

<sup>2</sup> Śmigłowiec we francuskiej konfiguracji, z 30 mm armatą Giat AM-30781 umieszczoną z przodu kadłuba i możliwością podwieszania różnorodnego uzbrojenia raketowego, jest skutecznym orężem zarówno w konfliktach o niskiej intensywności (zwanym według obecnej mody „asymetrycznymi”) – czego dowodzą doświadczenia bojowe, jak i (zapewne) skutecznym orężem wojny „pancerno-zmechanizowanej”.

dy logistyczne. Istniała więc możliwość zapoznania się z najnowszym bojowym wozem piechoty VBCI (*Véhicule Blindé de Combat d'Infanterie*), będącym jednym z najstarszej dopracowanych pojazdów w swej klasie, transporterem opancerzonym VAB (*Véhicule de l'Avant Blindé*) w wersji dwuosiowej.



Zdjęcie 5. Francuski bojowy wóz piechoty VBCI.

Źródło: opracowanie własne.

Jest on lekkim pojazdem opancerzonym PVP (*Petit Véhicule Protégé*), lekkim wozem pancernym VLB (*Véhicule Blindé Léger*), wyrzutnią rakiet przeciwlotniczych bliskiego zasięgu Mistral zabudowaną na samochodzie ciężarowym VLRA TPK 4.25 *Pamela* (sam „nośnik” prezentowany był również w jednej z podstawowych wersji transportowych, z platformą ładunkową), a także wóz pogotowia technicznego Kerax 450 (8x8) przede wszystkim do transporterów VBCI. Jest to „rdzeń” floty pojazdów, za pomocą której siły zbrojne Francji są w stanie skutecznie prowadzić działania na obszarach tak nieprzyjaznych jak malijskie pustynie.

Swoistym podsumowaniem okazał się pokaz możliwości bojowych 155 mm haubic samobieżnych CEASAR (*Camion Equipé d'un Système d'Artillerie*).



Zdjęcie 6. Haubice CEASAR.

Źródło: opracowanie własne.



Zdjęcie 7. Système combattant FELIN.

Źródło: opracowanie własne.

Dwa działa wykonały błyskawiczne rozwinięcie na stanowiska ogniowe i w przeciągu kilku minut oddały po trzy strzały. Wspomnieć można, że do wsparcia sił operujących w Mali Francuzi przerzucili zaledwie cztery samobieżne haubice. Uznano, że wspólnie ze śmigłowcami *Tigre* oraz *Puma*, biorąc pod uwagę prognozowany poziom przeciwdziałania przeciwnika, będą one w zupełności wystarczające, mimo że Mali zajmuje 1,2 mln km<sup>2</sup> powierzchni, a tereny ogarnięte rebelią, w której tłumieniu Francuzi uczestniczyli, to nie mniej niż 0,7 mln km<sup>2</sup>. Trudno więc o lepszy przykład niepospolitej biegłości w wykorzystaniu silnie ograniczonych zasobów wojskowych dla osiągnięcia bardziej niż ambitnych celów politycznych państwa w regionie istotnym dla jego interesów ekonomicznych i globalnie pojmowanego bezpieczeństwa.

W Cajenurs zaprezentowano także francuskich „żołnierzy przyszłości” (właściwie współczesności, gdyż producent – Sagem – dostarczył siłom zbrojnym już 15 000 *Système combattant FELIN*).

Podejście francuskie nacechowane jest wysokim poziomem pragmatyzmu, a może, przede wszystkim, zdrowego rozsądku, integrując elementy sprawdzone z nowymi, nie przeciążając jednocześnie żołnierza dodatkowym ekwipunkiem i zbędną informacją.