

121 ofiar MON Bogdana Klicha

21 kwietnia 2010

W okresie ponad 2 lat rządów Bogdana Klicha w MON w katastrofach lotniczych niezwiązanych z wykonywaniem zadań bojowych zginęło 121 osób, w tym dwaj Prezydenci RP i najwyżsi rangą dowódcy. Ilu ludzi jeszcze zginie, zanim Klich opuści MON?



Rok temu media opublikowały informacje o problemach ze szkoleniem polskich pilotów wojskowych. Na podstawie dokumentów z Sił Powietrznych i Marynarki Wojennej opisały, że brakuje paliwa, instruktorów, odpowiednio wyposażonych samolotów, właściwie wszystkiego... Sam pisałem o tych problemach wielokrotnie, m.in. przy okazji analizy sytuacji związanej z potrzebą zakupu samolotów szkolenia

zaawansowanego ([Samoloty szkolne a sprawa polska](#)). Minister Bogdan Klich i najwyżsi rangą dowódcy na specjalnych konferencjach zaprzeczali publikowanym informacjom, podważali kompetencje komentatorów i przekonywali, że wszystko jest w porządku.

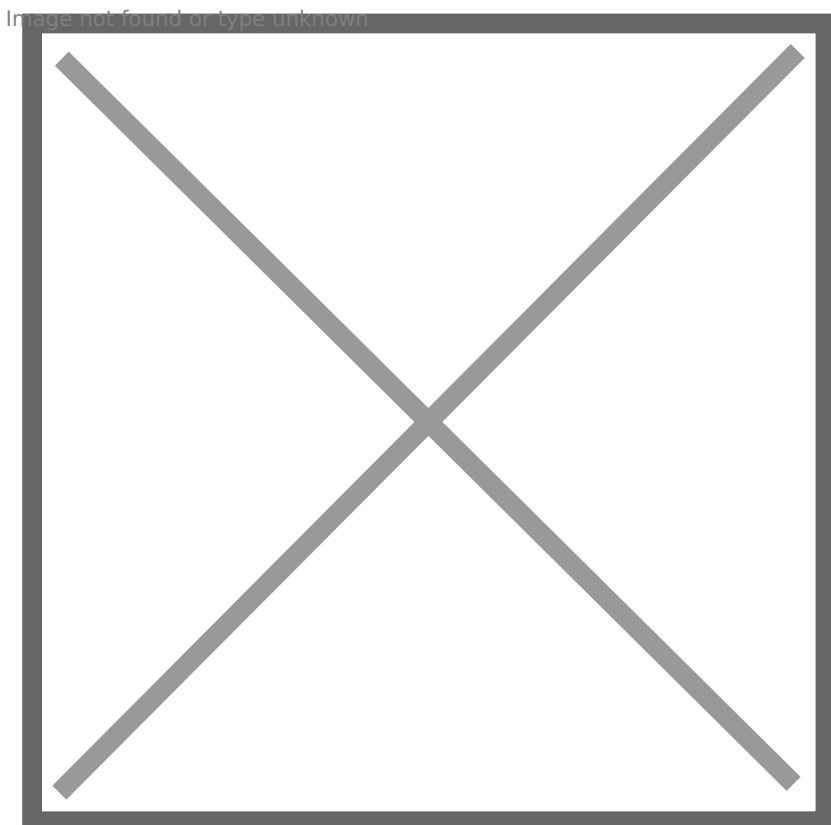
Po kilku tygodniach rozbił się kolejny samolot polskich Sił Zbrojnych - An-28 Marynarki Wojennej. Znowu (wcześniej w C-295M pod Mirosławcem i w Mi-24D pod Toruniem) zginęli ludzie. Gdy padały pytania o przyczyny tej czarnej serii, oficjalne stanowisko MON, SG, SP i MW okazywało się takie samo - nie ma problemu. Paliwo się znajdzie, szkolenie było, jest i będzie intensywne, piloci są znakomici, a w ogóle to nie wolno się defetyzmu.

Za kadencji Bogdana Klicha w katastrofach lotniczych w lotach niezwiązanych z działaniami bojowymi zginęło już 121 osób. Doszło do dwóch największych katastrof w dziejach polskiego lotnictwa wojskowego (do poprzedniej podobnej katastrofy doszło blisko 40 lat temu - w 1973 rozbił się An-24, zginęło wówczas 18 ludzi). A trzeba

pamiętać, że z roku na rok w lotnictwie wojskowym ubywa statków powietrznych i latają one coraz mniej.

20 ofiar

23 stycznia 2008 podchodząc do lądowania na lotnisku w Mirosławcu rozbił się samolot CASA C295M. Zginęli wszyscy znajdujący się na pokładzie - 20 osób ([Pożegnanie lotników](#)), w tym wysocy rangą dowódcy Sił Powietrznych. Większość z nich wracała, nomen-omen, z konferencji poświęconej bezpieczeństwu lotów. Była to trzecia pod względem liczby ofiar katastrofa w historii polskiego lotnictwa, a największa w polskim lotnictwie wojskowym.



Tuż po katastrofie przedstawiciele MON twierdzili, że wszystko odbywało się zgodnie z procedurami. Późniejszy raport wyjaśniający przyczyny tej katastrofy był daleki od tego, co komisja badająca wypadek lotniczy powinna stwierdzić (wątpliwości miała nawet spolegliwa zwykle wobec ministra prokuratura, która powołała niezależny zespół cywilnych biegłych, domagając się dalszych wyjaśnień), ale i tak liczba

wymienionych w nim nieprawidłowości mających wpływ na przyczynę katastrofy była imponująca:

- niewłaściwy dobór załogi do wykonania zadania,
- niewłaściwa współpraca załogi w kabinie,
- występowanie w rejonie lotniska Mirosławiec niekorzystnych warunków atmosferycznych,
- wystąpienie dezorientacji przestrzennej załogi w wyniku niewłaściwego podziału uwagi w czasie lotu bez widoczności ziemi,
- wyłączenie sygnalizacji dźwiękowej urządzenia EGPWS pozbawiające załogę informacji o niebezpiecznym zbliżaniu się do ziemi, nadmiernym przechyleniu samolotu oraz o przejściu przez poszczególne progi wysokości podczas zniżania

(podczas obu podejść do lądowania),

- brak obserwacji wskazań radiowysokościomierza, zarówno podczas pierwszego, jak i drugiego podejścia do lądowania,
- brak obserwacji przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych w końcowym etapie drugiego podejścia do lądowania,
- nieumiejętne sprowadzanie samolotu do lądowania przez krl PAR,
- niewłaściwe komendy radiowe krl PAR, sugerujące w ostatniej fazie lotu przeniesienie uwagi załogi na zewnątrz kabiny samolotu,
- błędna interpretacja wskazań wysokościomierzy przez załogę,
- próba nawiązania kontaktu wzrokowego załogi z obiektami naziemnymi podczas lotu bez widoczności ziemi niezgodnie z obowiązującymi procedurami,
- niewłaściwa analiza warunków atmosferycznych przez załogę przed lotem,
- nieustawienie wysokości decyzji (minimalnej wysokości zniżania).

Komisja ustaliła także inne okoliczności sprzyjające zaistnieniu katastrofy:

- brak wyszkolenia drugiego pilota na samolocie CASA C295M w warunkach noc IMC,
- brak doświadczenia dowódcy załogi w wykonywaniu lotów na tej wersji samolotu,
- wykorzystywanie dodatkowych, podręcznych pomocy nawigacyjnych przez załogę ze względu na niepełne wyposażenie samolotu,
- brak doświadczenia dowódcy załogi w wykorzystywaniu RSL przy MWA,
- brak doświadczenia krl PAR lotniska Mirosławiec w sprowadzaniu samolotów innych niż Su-22,
- nieumiejętne doprowadzenie samolotu do strefy MATZ przez krl APP,
- brak właściwych procedur podejścia do lądowania w obowiązujących dokumentach normatywnych,
- posługiwanie się różnymi jednostkami miar przez załogę i kontrolerów,
- nawigacyjny system lądowania ILS, w jaki wyposażony był samolot, nie mógł być użyty ze względu na niesprawność systemu na lotnisku Mirosławiec,
- błędne określenie i przekazywanie zainteresowanym osobom funkcyjnym przez DSO COP oraz kontrolerów służby ruchu lotniczego WPL 12. BLot informacji o warunkach minimalnych do lądowania na lotnisku Mirosławiec samolotu CASA C295M.

Komisja zakwalifikowała zdarzenie lotnicze do niewłaściwej organizacji lotów oraz niewłaściwej organizacji szkolenia lotniczego w 13. eltr. Wpływ na zdarzenie miało niewłaściwe działanie służb lotów w zakresie kontroli ruchu lotniczego i kierowanie zabezpieczeniem przelotu spowodowane błędną oceną sytuacji i podjęciem niewłaściwej decyzji oraz nieprawidłowa, niezgodna z instrukcjami eksploatacja statku powietrznego przez załogę.

Choć z raportu wynikało, że w locie do Mirosławca właściwie nic nie działo się zgodnie z przepisami, konsekwencje personalne wyciągnięte przez ministra Klicha wobec winnych tego stanu rzeczy okazały się symboliczne. Z wojska odeszli dwaj oficerowie: dowódca 13. eltr ppłk Leszek L. i kontroler z lotniska w Mirosławcu por. Adam B., którym prokuratura postawiła zarzuty. Kilka tygodni temu do pracy w wojsku wrócił ppłk Marek Sołowianiuk, starszy dyżurny Centrum Operacji Powietrznych. Żadnych innych konsekwencji i istotnych zmian strukturalnych w wojsku nie było. Niektórzy zamieszani w przyczynienie się do katastrofy z czasem nawet awansowali...

1 ofiara

27 lutego 2009 w czasie lotu treningowego pod Toruniem rozbił się śmigłowiec Mi-24D. Zginął jeden z członków załogi. Raport opisujący przebieg tej katastrofy zawierał tyle kuriozalnych treści, że trudno w to uwierzyć ([Woda zamiast szkolenia](#)). Cytat: *Pilot nie włączył do startu reflektora pokładowego. O konieczności jego użycia do startu przypomniał pilot operator, podając komendę: Reflektor, na co dowódca odpowiedział: Spooko. Pilot operator skwitował: Rozumiem.*

Z raportu wynika, że operator, który ostatecznie zginął, rozumiał, że pilot leci w goglach noktowizyjnych, więc włączony reflektor przeszkadzałby w obserwacji terenu. Ponieważ śmigłowiec nie był przystosowany do latania w goglach, załoga wyłączyła nie tylko reflektor zewnętrzny, ale i praktycznie całe oświetlenie wewnętrzne. Pilot w tej sytuacji nie widzi wskazań przyrządów i leci niczym pionierzy lotnictwa - obserwując teren na zewnątrz. Żeby było ciekawiej, pilot nie włączył odbiornika GPS, a sygnalizację niebezpiecznej wysokości ustawił na 23 m. W zalesionym, pagórkowatym terenie...

Tak jak poprzednim razem, z analizy przyczyn katastrofy nie wyciągnięto żadnych wniosków, realnie zmieniających sytuację w szkoleniu lotniczym. Nikt nie poniósł odpowiedzialności za dopuszczenie do tak patologicznej sytuacji.

W kontekście tej katastrofy warto wspomnieć o jednej z wielu analiz przygotowanych przez mjr. rez. pil. Arkadiusza Szczęsnego. To doświadczony instruktor, który od lat walczy o zmiany w systemie szkolenia w lotnictwie wojskowym i poprawę bezpieczeństwa. Mjr Szczęsny pisze w jednym z dokumentów o pilocie śmigłowca z 25. Brygady Kawalerii Powietrznej, który trafił do składu misji bojowej poza granicami Polski z nalotem mniejszym niż 150 godzin **[!]**. Nie miał wówczas nawet podstawowego wyszkolenia w lotach w różnych warunkach atmosferycznych, nie mówiąc o wyszkoleniu specjalistycznym. Latania uczył się w czasie misji bojowej...

Arkadiusz Szczęsny był konsultantem sejmowej Podkomisji ds. *Zbadania i kontroli procesu szkolenia personelu latającego SZ RP*. Gdy dowiedział się o kolejnych nieprawidłowościach w MON, 10 września 2009 wystąpił do przewodniczącego Komisji,

posła Czesława Mrocza, z wnioskiem o skierowanie doniesienia do odpowiedniej prokuratury. Już następnego dnia wniosek trafił na biurka... ministra Klicha i Szefa SG WP [!]. 29 września 2009 poseł Mroczek poinformował mjr. Szczęsnego o odwołaniu z funkcji eksperta... W tej sytuacji Szczęsny sam zawiadomił prokuraturę. Miesiąc później dowiedział się o odmowie wszczęcia postępowania. Bez jakiegokolwiek uzasadnienia.

4 ofiary

31 marca 2009 w locie treningowym rozbił się samolot An-28 Bryza 2-RF należący do 28. eskadry lotniczej. Wszystkie 4 osoby znajdujące się na pokładzie zginęły. Z raportu komisji badającej wypadek: *Załoga zajęła DS. na kierunku 31 i bez uzyskania pozwolenia [sic!] wykonała start do strefy. [...] O godz. 16.34 pilot szkolony poinformował krl APP o wykonanych czynnościach: 688 wyłączyliśmy treningowo silnik lewy w strefie nr 4. (...) Po uzyskaniu zgody na lot w kierunku drugiego zakrętu instruktor zaproponował uruchomienie silnika: - To co, uruchomimy go? Na co pilot odpowiedział: - Ale to jest lądowanie z jednym silnikiem.[!]*

Komisja stwierdza, że ta wymiana zdań może świadczyć o niewłaściwym omówieniu sposobu wykonania zadania przed lotem i niewystarczającej wiedzy instruktora na temat treści wykonywanego ćwiczenia. Zamiast napisać, że instruktor po prostu nie miał pojęcia o kluczowym ćwiczeniu w wykonywanym locie! Jak to możliwe? Raport na temat przyczyn katastrofy samolotu An-28 tego nie wyjaśnia.

Wiele wyjaśniają natomiast wyniki badań krwi i moczu instruktora, kpt. pil. Marka Sz.. Wykazało ono: *obecność 9-tetrahydrokannabinolu (THC) oraz jego głównego metabolitu, tj. 9-karboksy-THC - zarówno w krwi, jak i w moczu. Jej obecność wskazuje na: wcześniejsze zażycie przez kpt. pil. Marka Sz. przetworów konopi indyjskich [!]. Nie potwierdza jednak stanu odurzenia w chwili pobrania materiału do badań.* Na podstawie tego stwierdzenia eksperta-toksykologa komisja badająca przyczyny katastrofy uznała, że instruktor nie był pod wpływem środka odurzającego.

To że instruktor, który spowodował katastrofę zażywał narkotyki nikogo specjalnie nie zainteresowało. Prokuratura Wojskowa szybko umorzyła śledztwo, a Wojskowy Sąd Okręgowy nie uwzględnił zażalenia rodziny pilota, który zginął z powodu nieodpowiedzialności instruktora i jego przełożonych. Nikogo, w tym ministra Klicha, nie zainteresowało też, w jaki sposób przebiegało szkolenie pilota rozbitego samolotu. A powinno.

Pilot An-28, który zginął w katastrofie, por. pil. Przemysław Dudzik, pisał w czerwcu 2008 do Szefa Sztabu Generalnego WP: *szkolenie do uzyskania poszczególnych uprawnień do pełnienia obowiązków drugiego pilota na samolocie An-28 (obejmujące 94 loty w czasie 39 godzin 10 minut) rozpocząłem w roku 2006 i nie zakończyłem do*

dnia dzisiejszego, pomimo faktu, iż program szkolenia PSzL-2004 wyraźnie podkreśla w rozdz. 7 pkt. 4: Całkowity proces szkolenia według ćwiczeń rozdziału 7 (szkolenie drugich pilotów) nie powinien trwać dłużej niż rok. Ponadto często sprawuję jednocześnie funkcje oficera sekcji S-2 i S-3. Taka nieefektywność wykorzystania oficera o specjalności pilot samolotu wydaje mi się zupełnie niezrozumiała. [...] Zadania sztabowe mają wyższy priorytet niż przygotowanie do lotów, szkolenie lotnicze, nie wspominając już o poszerzaniu wiedzy lotniczej wymaganej m.in. przez regulamin lotów RL-2006.

W swym piśmie por. Dudzik występował do Szefa SG o wyrażenie zgody na przeniesienie do 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego...

96 ofiar

10 kwietnia 2010 przy podejściu do lądowania na lotnisku pod Smoleńskiem rozbił się samolot Tu-154 Lux. Zginęło 96 osób znajdujących się na jego pokładzie, w tym dwaj Prezydenci RP, wiele ważnych osobistości życia publicznego, najwyżsi rangą dowódcy wojskowi, weterani walk o niepodległą Polskę, osoby im towarzyszące i załoga samolotu.

Okoliczności katastrofy pod Smoleńskiem przypominały lądowanie pod Mirosławcem. Mgła, niska podstawa chmur, fatalne wyposażenie lotniska, samolot wyposażony inaczej niż wcześniej, na pokładzie wielu ważnych dowódców, no i niczym nieuzasadnione ryzykanctwo załogi. Choć komisje badające okoliczności katastrofy mają przed sobą jeszcze wiele pracy, jedno można powiedzieć na pewno: z tragicznej w skutkach katastrofy C295M w MON Bogdana Klicha nie wyciągnięto żadnych wniosków. Mimo licznych zapowiedzi ministra i jego generałów. Propaganda sukcesu (nie tylko dotycząca lotnictwa, [3 wywiady Bogdana Klicha](#)) przyniosła kolejną, najtragiczniejszą do wyobrażenia w skutkach, katastrofę (piszemy o niej w miarę pojawiających się informacji, [Ostatni kilometr](#)).

Teraz F-16?

Czy jest obszar w polskim lotnictwie wojskowym, w którym dobrze się dzieje? Stary, amerykański Hercules o mało nie rozpadł się w powietrzu nad Afganistanem ([Załoga Herculesa o krok od śmierci](#)), drugi stoi uziemiony. Może więc F-16?

Bogdan Klich wielokrotnie deklarował, że najważniejsze w polskim lotnictwie wojskowym jest właśnie szkolenie na tych samolotach. Mówił o staraniach o to, by piloci F-16 latali po co najmniej 160 godzin rocznie. Czy szkolenie na nie w pełni wyposażonym samolocie (może doczekamy go w 2012, blisko 10 lat po podpisaniu kontraktu) i przy braku odpowiedniej liczby instruktorów, jest efektywne i warte takich nakładów, można wątpić ([F-16 - loty tylko powyżej 2 km](#)). Do danych, które

pozwołyby to ocenić trudno dotrzeć. Udało się jednak dotrzeć do dokumentu opisującego poziom bezpieczeństwa szkolenia na F-16.

11 stycznia 2010 do B. Klicha złożył meldunek ppłk pil. Zbigniew Zawada, jeden z pierwszych polskich pilotów przeszkolonych w lataniu na samolocie F-16, Starszy Inspektor Bezpieczeństwa Lotów 31. Bazy Lotnictwa Taktycznego. Oto kilka cytatów z jego pisma:

Posiadając doświadczenie zarówno lotnicze, jak i dowódcze, a także z racji zajmowanego stanowiska w 31. BLotT, wielokrotnie wskazywałem na brak zachowania zdrowego rozsądku oraz warunków bezpieczeństwa w organizacji szkolenia na samolotach F-16 na lotnisku w Krzesinach. Brak powyższych doprowadzał kilkakrotnie do możliwych zaistniałych przesłanek do powstania wypadku lotniczego. Sprawy zawsze zostały zamiecione pod dywan na odpowiednich szczeblach na chwałę szkolenia na samolocie F-16. Wskazywanie na te błędy oraz domaganie się wyjaśnienia i opracowania jakichkolwiek procedur zapobiegających takim zdarzeniom, doprowadziło do tego, że zostałem wrogiem publicznym nr 1, który przeszkadza w szkoleniu na samolocie F-16. [...]

W lutym ub.r. brak adekwatnych działań Pilota Operacyjnego Lotów w sytuacji pogarszającej się pogody doprowadził do lądowania na lotnisku przy warunkach atmosferycznych poniżej minimum pilota. Sytuacja analogiczna, jak podczas katastrofy samolotu CASA [!]. Pomimo mojego usilnego starania poprzez Starszego Inspektora Bezpieczeństwa Lotów 2. SLT, aby spotkać się z dowódcą Skrzydła w celu omówienia zaistniałej sytuacji i nadać temu oficjalny tok, usłyszałem publicznie o konieczności zachowania drogi służbowej. [...] Brak konkretnych działań ze strony dowódcy Skrzydła na tamto zdarzenie miał w mojej opinii zdecydowany wpływ na zdarzenie zaistniałe 6 stycznia br. Podczas lotów inauguracyjnych, przy braku dokładnej analizy pogody (podejście frontu ciepłego, spadek widzialności przy opadach śniegu i oblodzeniu) doprowadzono do sytuacji, w której załogi z braku paliwa (z powodu kilkakrotnych prób podejścia do lądowania przy widzialności poniżej minimum pilota) musiały lądować nie na lotnisku wyznaczonym jako zapasowe, ale na najbliższym, nieczynnym dla samolotów F-16. [...]

Wielokrotnie zgłaszałem w rozmowie z dowódcą Bazy potrzebę opracowania odpowiedniej instrukcji dla osób odpowiedzialnych za nadzór nad realizacją lotów, z konkretnymi obowiązkami i procedurami postępowania. Taka instrukcja istnieje w lotnictwie amerykańskim [...].

Należy wspomnieć o rażącym lekceważeniu zasad przestrzegania wytycznych Szefa Szkolenia Sił Powietrznych, wydanych po katastrofie samolotu CASA w 2008, a dotyczących wyznaczania załóg do lotów specjalnych i operacyjnych ze względu na

posiadane uprawnienia. Karygodne jest wręcz przykładowe zezwolenie przez wyższego przełożonego na start pilota z minimalnymi warunkami atmosferycznymi kategorii II przy rzeczywistych warunkach dla pilota kategorii I. Jest to przykład braku zdrowego rozsądku, wynikającego z usilnej chęci wykonania zadania oraz braku znajomości zasad zarządzania ryzykiem operacyjnym w lotnictwie.

Szkolenie na samolotach F-16 [...] nie precyzuje według jakich konkretnych dokumentów powinno być realizowane, zostawiając zasadę: w przypadku konfliktu przepisu amerykańskiego z polskim należy stosować ten, który jest bardziej restrykcyjny [!?!]. W pierwszym roku szkolenia obowiązywał telegram z Dowództwa Sił Powietrznych z wymienionymi dokumentami amerykańskimi, w kolejnych latach rozkazy do szkolenia opierały się na lakonicznych stwierdzeniach, żeby szkolenie prowadzić w oparciu o przepisy polskie oraz zgodnie z umową MTT [Mobile Training Team].

[...] Każdy człowiek ma prawo do błędu, jednak nie można dopuszczać do sytuacji, w której zawodzi system mający czuwać nad właściwą i bezpieczną realizacją zadań. [...]

Kiedy rozbije się pierwszy polski F-16 i ilu mieszkańców okolic bazy w Krzesinach zginie w katastrofie? Statystyka mówi, że katastrofa to tylko kwestia czasu. Bez zmian w kierownictwie MON i SP krótszego niż gdyby ministrami i dowódcami byli ludzie odpowiedzialni za swe czyny...

Ilu ludzi zginie, nie wiem. Ale ich pogrzeby pewnie będą piękne. Z tym akurat polskie wojsko ciągle daje sobie radę.

Latanie dla dodatków

Sytuacja w lotnictwie wojskowym zainteresowała nawet Rzecznika Praw Obywatelskich Janusza Kochanowskiego (zginął w katastrofie w Smoleńsku). Jego współpracownicy wybrali się do 41. Eskadry Lotnictwa taktycznego w Malborku i Brygady Lotnictwa MW w Gdyni. Dowiedzieli się, że w 41. elt *brak części zamiennych. [...] Aby utrzymać gotowość bojową jednostki, wymontowuje się części z innych samolotów [...] (etat wynosi 16 samolotów, jest 13, w dniu wizyty sprawnych było 11).* [...]

Absolwenci szkoły [WSOSP], którzy kierowani są do jednostek posiadają nalot zazwyczaj ok. 140 godzin, a powinni mieć w granicach 240-250 godzin. Zmusza to dowódców jednostek do organizowania im indywidualnych programów szkolenia. [...] Młodzi piloci dopiero po upływie ok. 2,5 roku od czasu przybycia do eskadry mogą zacząć wykonywać loty na samolotach MiG-29. [...] W przypadku wystąpienia jakichkolwiek opóźnień okres ten znacznie się wydłuża.

Zgodnie z [rozporządzeniem MON z 8.06.04] dodatek specjalny [...] przyznaje się żołnierzowi zawodowemu, który w ciągu roku kalendarzowego wykonuje loty w wymiarze nie niższym niż 30 godzin samolotem naddźwiękowym albo 40 godzin - innym wojskowym statkiem powietrznym. Przyjęte regulacje prawne stawiają w kłopotliwej sytuacji szczególnie dowódców i oficerów sztabów, bo aby otrzymać dodatek są zmuszeni do wykonywania odpowiedniej liczby nalotów. [...] Wykonujący naloty oficerowie wykonują jedynie najprostsze ćwiczenia, nie podnosząc swych umiejętności [...]. Zabierają jednak możliwości wykonywania lotów i szkolenia młodym pilotom. [...] Jako trudny do zrozumienia przyjęto fakt uprzywilejowania w przytoczonym rozporządzeniu pilotów latających na samolotach F-16, którzy latają na podobnym sprzęcie i realizują takie same zadania. [...]

Istotą utworzenia Inspektoratu Wsparcia SZ było odciążenie dowódców od spraw związanych z zabezpieczeniem szkolenia i funkcjonowania jednostek. W ocenie pilotów efekt tych zmian jest zupełnie inny. [...] Od roku z eskadry wysyłane są zamówienia na fax, ale jak dotychczas bezskutecznie. W ostatnim okresie wiele mówi się o bezpieczeństwie lotów, a tymczasem od ponad 2 lat dowódca eskadry występuje o nowy sprzęt radiolokacyjny, ale bez rezultatu. Użytkowany obecnie przez eskadrę sprzęt należy do najstarszych w Polsce i znacząco wpływa na bezpieczne wykonywanie codziennych zadań przez pilotów.

[MiGi-29 zakupione jeszcze w ZSRR i te sprowadzone później z RFN] różnią się tym, że te pierwsze nie mają kamer pozwalających na rejestrację czynności podejmowanych przez pilota podczas wykonywania zadań bojowych. [...] Po zakończeniu lotu można dzięki nim odtworzyć zachowanie pilota, a także wskazać i omówić popełnione błędy. [...] Niestety, samoloty, które są kierowane na przeglądy [...] i mają zamontowane kamery, wracają do eskadry już bez tego sprzętu. [...]

Brygada Lotnictwa MW [...] ma 131 etatów pilotów (w dniu wizyty obsadzonych było 81). Na 43 statki powietrzne sprawne były 24. [...] Wprowadzenie limitów (40-godzinny nalot) powoduje, iż zamiast szkolenia (i tak utrudnionego z powodu braku sprzętu) wykonuje się loty, aby uzyskać wymagane minimum zapewniające otrzymanie dodatku. Stan taki wpływa na poziom wyszkolenia personelu latającego. [...] Itd., itp., podobnie jak w wypadku lotników z MiGów. W sumie kilkanaście stron nieprawidłowości.

Jak wygląda sytuacja w BL MW jeszcze lepiej ilustruje fragment raportu komisji badającej przyczyny katastrofy C295M dotyczący treningów z wykorzystaniem symulatora lotu. Z protokołu Komisji wynika, że w 2006 na planowany nalot 140 godzin wykonano na nim zaledwie 34 godziny. Żeby ominąć problem, w kolejnych latach planowany nalot zmniejszono ponad dwukrotnie - do 65 godzin. A i tego nie wykonywano. W 2007 nalot wykonywany wynosił 27 godzin, zaś w 2008 o godzinę

więcej. A w 2009? *Pomimo zaplanowania w 2009 r. lotów treningowych na symulatorze lotów samolotu An-28 typu TL-28B i przydzielenia odpowiedniego limitu w 44. BLot, Komisja nie stwierdziła realizacji treningów przez personel latający 28. el w bieżącym roku [!].*

Raport Komisji to też kilkanaście stron opisu nieprawidłowości. I co? I nic.

Żołnierskie szczęście czy wyszkolenie?

- Zabrakło im żołnierskiego szczęścia - tak Bogdan Klich podsumował przyczyny katastrofy samolotu An-28. Niewiele później napisał: Kwestia zabezpieczenia bezpieczeństwa pilotów jest w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej traktowana priorytetowo. Obecny system kontroli [...] pozwala na dopuszczenie do wykonywania działań przez personel oraz statki powietrzne wyłącznie po spełnieniu stosownych wymagań i norm dotyczących bezpieczeństwa [...]. Warunkiem dopuszczenia pilota wojskowego do realizowania zadań jest wykonywanie niezbędnego nalotu szkoleniowego. Jest to jeden z elementów gwarantujących bezpieczeństwo pilota oraz pozostałej załogi. Nie przewiduje się żadnych odstępstw od tych wymagań, zgodnie ze wspomnianą zasadą priorytetu bezpieczeństwa lotów. A więc jak: szczęście czy wyszkolenie?

W kwietniu 2009 Klich dementował doniesienia o niewystarczającym poziomie wyszkolenia pilotów: *Poziom nalotu na Bryzach waha się - w zależności od rodzaju SZ - od 82 do 84 godzin. Pół roku później dane się zmieniły. W 2008 r. Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej otrzymała 1700 t paliwa lotniczego [...]. Pozwoliło to osiągnąć średni nalot 33 godz. w grupie pilotów szkolonych oraz 32 godz. w grupie pilotów wyszkolonych. W 2009 r. BL MW otrzymała na ten cel również 1700 t paliwa. [...] Średni nalot w grupie pilotów szkolonych wyniósł 48 godz., a w grupie pilotów wyszkolonych - 46 godz. [...]. Obecne limity paliwowe przeznaczone na loty szkoleniowe są wystarczające - dowiedział się pod koniec listopada 2009 poseł Jarosław Matwiejuk z odpowiedzi Bogdana Klicha na swą interpelację.*

Poszukiwanie sprzeczności w słowach Bogdana Klicha - nie tylko na temat bezpieczeństwa w lotnictwie - nie jest trudne. Wystarczy odpowiednia wyszukiwarka internetowa. Dlatego nie będę więcej cytował ministra. Szkoda czasu.

Człowiek niebezpieczny dla państwa

Żadne obce służby specjalne ani armie nie potrafiłyby w ciągu 2 lat doprowadzić do śmierci tylu ważnych dla funkcjonowania Polski osób, ile zginęło w wyniku katastrof w polskim lotnictwie wojskowym. Takich strat w tym zakresie nasz kraj nie poniósł nawet w wyniku klęski w wojnie obronnej we wrześniu 1939.

A może to wszystko nie przypadek?



Rok temu media opublikowały informacje o problemach ze szkoleniem polskich pilotów wojskowych. Na podstawie dokumentów z Sił Powietrznych i Marynarki Wojennej opisały, że brakuje paliwa, instruktorów, odpowiednio wyposażonych samolotów, właściwie wszystkiego... Sam pisałem o tych problemach wielokrotnie, m.in. przy okazji analizy sytuacji związanej z potrzebą zakupu samolotów szkolenia zaawansowanego ([Samoloty szkolne a sprawa polska](#)). Minister Bogdan Klich i najwyżsi rangą dowódcy na specjalnych konferencjach zaprzeczali publikowanym informacjom, podważali kompetencje komentatorów i przekonywali, że wszystko jest w porządku.

Po kilku tygodniach rozbił się kolejny samolot polskich Sił Zbrojnych - An-28 Marynarki Wojennej. Znowu (wcześniej w C-295M pod Mirosławcem i w Mi-24D pod Toruniem) zginęli ludzie. Gdy padały pytania o przyczyny tej czarnej serii, oficjalne stanowisko MON, SG, SP i MW okazywało się takie samo - nie ma problemu. Paliwo się znajdzie, szkolenie było, jest i będzie intensywne, piloci są znakomici, a w ogóle to nie wolno się defetyzmu.

Za kadencji Bogdana Klicha w katastrofach lotniczych w lotach niezwiązanych z działaniami bojowymi zginęło już 121 osób. Doszło do dwóch największych katastrof w dziejach polskiego lotnictwa wojskowego (do poprzedniej podobnej katastrofy doszło blisko 40 lat temu - w 1973 rozbił się An-24, zginęło wówczas 18 ludzi). A trzeba pamiętać, że z roku na rok w lotnictwie wojskowym ubywa statków powietrznych i latają one coraz mniej.

20 ofiar

23 stycznia 2008 podchodząc do lądowania na lotnisku w Mirosławcu rozbił się samolot CASA C295M. Zginęli wszyscy znajdujący się na pokładzie - 20 osób ([Pożegnanie lotników](#)), w tym wysocy rangą dowódcy Sił Powietrznych. Większość z nich wracała,

nomen-omen, z konferencji poświęconej bezpieczeństwu lotów. Była to trzecia pod względem liczby ofiar katastrofa w historii polskiego lotnictwa, a największa w polskim lotnictwie wojskowym.



Tuż po katastrofie przedstawiciele MON twierdzili, że wszystko odbywało się zgodnie z procedurami. Późniejszy raport wyjaśniający przyczyny tej katastrofy był daleki od tego, co komisja badająca wypadek lotniczy powinna stwierdzić (wątpliwości miała nawet spolegliwa zwykle wobec ministra prokuratura, która powołała niezależny zespół cywilnych biegłych, domagając się dalszych wyjaśnień), ale i tak liczba wymienionych w nim nieprawidłowości mających wpływ na przyczynę katastrofy była imponująca:

Komisja ustaliła także inne okoliczności sprzyjające zaistnieniu katastrofy:

Komisja zakwalifikowała zdarzenie lotnicze do niewłaściwej organizacji lotów oraz niewłaściwej organizacji szkolenia lotniczego w 13. eltr. Wpływ na zdarzenie miało niewłaściwe działanie służb lotów w zakresie kontroli ruchu lotniczego i kierowanie zabezpieczeniem przelotu spowodowane błędną oceną sytuacji i podjęciem niewłaściwej decyzji oraz nieprawidłowa, niezgodna z instrukcjami eksploatacja statku powietrznego przez załogę.

Choć z raportu wynikało, że w locie do Mirosławca właściwie nic nie działo się zgodnie z przepisami, konsekwencje personalne wyciągnięte przez ministra Klicha wobec winnych tego stanu rzeczy okazały się symboliczne. Z wojska odeszli dwaj oficerowie: dowódca 13. eltr ppłk Leszek L. i kontroler z lotniska w Mirosławcu por. Adam B., którym prokuratura postawiła zarzuty. Kilka tygodni temu do pracy w wojsku wrócił ppłk Marek Sołowianiuk, starszy dyżurny Centrum Operacji Powietrznych. Żadnych innych konsekwencji i istotnych zmian strukturalnych w wojsku nie było. Niektórzy zamieszani w przyczynienie się do katastrofy z czasem nawet awansowali...

1 ofiara

27 lutego 2009 w czasie lotu treningowego pod Toruniem rozbił się śmigłowiec Mi-24D. Zginął jeden z członków załogi. Raport opisujący przebieg tej katastrofy zawierał tyle kuriozalnych treści, że trudno w to uwierzyć ([Woda zamiast szkolenia](#)). Cytat: *Pilot nie włączył do startu reflektora pokładowego. O konieczności jego użycia do startu przypomniał pilot operator, podając komendę: Reflektor, na co dowódca odpowiedział: Spoko. Pilot operator skwitował: Rozumiem.*

Z raportu wynika, że operator, który ostatecznie zginął, zrozumiał, że pilot leci w goglach noktowizyjnych, więc włączony reflektor przeszkadzałby w obserwacji terenu. Ponieważ śmigłowiec nie był przystosowany do latania w goglach, załoga wyłączyła nie tylko reflektor zewnętrzny, ale i praktycznie całe oświetlenie wewnętrzne. Pilot w tej sytuacji nie widzi wskazań przyrządów i leci niczym pionierzy lotnictwa - obserwując teren na zewnątrz. Żeby było ciekawiej, pilot nie włączył odbiornika GPS, a sygnalizację niebezpiecznej wysokości ustawił na 23 m. W zalesionym, pagórkowatym terenie...

Tak jak poprzednim razem, z analizy przyczyn katastrofy nie wyciągnięto żadnych wniosków, realnie zmieniających sytuację w szkoleniu lotniczym. Nikt nie poniósł odpowiedzialności za dopuszczenie do tak patologicznej sytuacji.

W kontekście tej katastrofy warto wspomnieć o jednej z wielu analiz przygotowanych przez mjr. rez. pil. Arkadiusza Szczęsnego. To doświadczony instruktor, który od lat walczy o zmiany w systemie szkolenia w lotnictwie wojskowym i poprawę bezpieczeństwa. Mjr Szczęsny pisze w jednym z dokumentów o pilocie śmigłowca z 25. Brygady Kawalerii Powietrznej, który trafił do składu misji bojowej poza granicami Polski z nalotem mniejszym niż 150 godzin **[!]**. Nie miał wówczas nawet podstawowego wyszkolenia w lotach w różnych warunkach atmosferycznych, nie mówiąc o wyszkoleniu specjalistycznym. Latania uczył się w czasie misji bojowej...

Arkadiusz Szczęsny był konsultantem sejmowej Podkomisji ds. *Zbadania i kontroli procesu szkolenia personelu latającego SZ RP*. Gdy dowiedział się o kolejnych nieprawidłowościach w MON, 10 września 2009 wystąpił do przewodniczącego Komisji, posła Czesława Mrocza, z wnioskiem o skierowanie doniesienia do odpowiedniej prokuratury. Już następnego dnia wniosek trafił na biurka... ministra Klicha i Szefa SG WP **[!]**. 29 września 2009 poseł Mroczek poinformował mjr. Szczęsnego o odwołaniu z funkcji eksperta... W tej sytuacji Szczęsny sam zawiadomił prokuraturę. Miesiąc później dowiedział się o odmowie wszczęcia postępowania. Bez jakiegokolwiek uzasadnienia.

4 ofiary

31 marca 2009 w locie treningowym rozbił się samolot An-28 Bryza 2-RF należący do 28. eskadry lotniczej. Wszystkie 4 osoby znajdujące się na pokładzie zginęły. Z raportu komisji badającej wypadek: *Załoga zajęła DS. na kierunku 31 i bez uzyskania*

pozwolenia [sic!] wykonała start do strefy. [...] O godz. 16.34 pilot szkolony poinformował krl APP o wykonanych czynnościach: 688 wyłączyliśmy treningowo silnik lewy w strefie nr 4. (...) Po uzyskaniu zgody na lot w kierunku drugiego zakrętu instruktor zaproponował uruchomienie silnika: - To co, uruchomimy go? Na co pilot odpowiedział: - Ale to jest lądowanie z jednym silnikiem.[!]

Komisja stwierdza, że ta wymiana zdań może świadczyć o niewłaściwym omówieniu sposobu wykonania zadania przed lotem i niewystarczającej wiedzy instruktora na temat treści wykonywanego ćwiczenia. Zamiast napisać, że instruktor po prostu nie miał pojęcia o kluczowym ćwiczeniu w wykonywanym locie! Jak to możliwe? Raport na temat przyczyn katastrofy samolotu An-28 tego nie wyjaśnia.

Wiele wyjaśniają natomiast wyniki badań krwi i moczu instruktora, kpt. pil. Marka Sz.. Wykazało ono: *obecność 9-tetrahydrokannabinolu (THC) oraz jego głównego metabolitu, tj. 9-karboksy-THC - zarówno w krwi, jak i w moczu. Jej obecność wskazuje na: wcześniejsze zażycie przez kpt. pil. Marka Sz. przetworów konopi indyjskich [!]. Nie potwierdza jednak stanu odurzenia w chwili pobrania materiału do badań.* Na podstawie tego stwierdzenia eksperta-toksykologa komisja badająca przyczyny katastrofy uznała, że instruktor nie był pod wpływem środka odurzającego.

To że instruktor, który spowodował katastrofę zażywał narkotyki nikogo specjalnie nie zainteresowało. Prokuratura Wojskowa szybko umorzyła śledztwo, a Wojskowy Sąd Okręgowy nie uwzględnił zażalenia rodziny pilota, który zginął z powodu nieodpowiedzialności instruktora i jego przełożonych. Nikogo, w tym ministra Klicha, nie zainteresowało też, w jaki sposób przebiegało szkolenie pilota rozbitego samolotu. A powinno.

Pilot An-28, który zginął w katastrofie, por. pil. Przemysław Dudzik, pisał w czerwcu 2008 do Szefa Sztabu Generalnego WP: *szkolenie do uzyskania poszczególnych uprawnień do pełnienia obowiązków drugiego pilota na samolocie An-28 (obejmujące 94 loty w czasie 39 godzin 10 minut) rozpocząłem w roku 2006 i nie zakończyłem do dnia dzisiejszego, pomimo faktu, iż program szkolenia PSzL-2004 wyraźnie podkreśla w rozdz. 7 pkt. 4: Całkowity proces szkolenia według ćwiczeń rozdziału 7 (szkolenie drugich pilotów) nie powinien trwać dłużej niż rok. Ponadto często sprawuję jednocześnie funkcje oficera sekcji S-2 i S-3. Taka nieefektywność wykorzystania oficera o specjalności pilot samolotu wydaje mi się zupełnie niezrozumiała. [...]* *Zadania sztabowe mają wyższy priorytet niż przygotowanie do lotów, szkolenie lotnicze, nie wspominając już o poszerzaniu wiedzy lotniczej wymaganej m.in. przez regulamin lotów RL-2006.*

W swym piśmie por. Dudzik występował do Szefa SG o wyrażenie zgody na przeniesienie do 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego...

96 ofiar

10 kwietnia 2010 przy podejściu do lądowania na lotnisku pod Smoleńskiem rozbił się samolot Tu-154 Lux. Zginęło 96 osób znajdujących się na jego pokładzie, w tym dwaj Prezydenci RP, wiele ważnych osobistości życia publicznego, najwyższą rangą dowódca wojskowi, weterani walk o niepodległą Polskę, osoby im towarzyszące i załoga samolotu.

Okoliczności katastrofy pod Smoleńskiem przypominały lądowanie pod Mirosławcem. Mgła, niska podstawa chmur, fatalne wyposażenie lotniska, samolot wyposażony inaczej niż wcześniej, na pokładzie wielu ważnych dowódców, no i niczym nieuzasadnione ryzykanctwo załogi. Choć komisje badające okoliczności katastrofy mają przed sobą jeszcze wiele pracy, jedno można powiedzieć na pewno: z tragicznej w skutkach katastrofy C295M w MON Bogdana Klicha nie wyciągnięto żadnych wniosków. Mimo licznych zapowiedzi ministra i jego generałów. Propaganda sukcesu (nie tylko dotycząca lotnictwa, [3 wywiady Bogdana Klicha](#)) przyniosła kolejną, najtragiczniejszą do wyobrażenia w skutkach, katastrofę (piszemy o niej w miarę pojawiających się informacji, [Ostatni kilometr](#)).

Teraz F-16?

Czy jest obszar w polskim lotnictwie wojskowym, w którym dobrze się dzieje? Stary, amerykański Hercules o mało nie rozpadł się w powietrzu nad Afganistanem ([Załoga Herculesa o krok od śmierci](#)), drugi stoi uziemiony. Może więc F-16?

Bogdan Klich wielokrotnie deklarował, że najważniejsze w polskim lotnictwie wojskowym jest właśnie szkolenie na tych samolotach. Mówił o staraniach o to, by piloci F-16 latali po co najmniej 160 godzin rocznie. Czy szkolenie na nie w pełni wyposażonym samolocie (może doczekamy go w 2012, blisko 10 lat po podpisaniu kontraktu) i przy braku odpowiedniej liczby instruktorów, jest efektywne i warte takich nakładów, można wątpić ([F-16 - loty tylko powyżej 2 km](#)). Do danych, które pozwoliłyby to ocenić trudno dotrzeć. Udało się jednak dotrzeć do dokumentu opisującego poziom bezpieczeństwa szkolenia na F-16.

11 stycznia 2010 do B. Klicha złożył meldunek ppłk pil. Zbigniew Zawada, jeden z pierwszych polskich pilotów przeszkolonych w lataniu na samolocie F-16, Starszy Inspektor Bezpieczeństwa Lotów 31. Bazy Lotnictwa Taktycznego. Oto kilka cytatów z jego pisma:

Posiadając doświadczenie zarówno lotnicze, jak i dowódcze, a także z racji zajmowanego stanowiska w 31. BLotT, wielokrotnie wskazywałem na brak zachowania zdrowego rozsądku oraz warunków bezpieczeństwa w organizacji szkolenia na samolotach F-16 na lotnisku w Krzesinach. Brak powyższych doprowadzał kilkakrotnie

do możliwych zaistniałych przesłanek do powstania wypadku lotniczego. Sprawy zawsze zostały zamiecione pod dywan na odpowiednich szczeblach na chwałę szkolenia na samolocie F-16. Wskazywanie na te błędy oraz domaganie się wyjaśnienia i opracowania jakichkolwiek procedur zapobiegających takim zdarzeniom, doprowadziło do tego, że zostałem wrogiem publicznym nr 1, który przeszkadza w szkoleniu na samolocie F-16. [...]

W lutym ub.r. brak adekwatnych działań Pilota Operacyjnego Lotów w sytuacji pogarszającej się pogody doprowadził do lądowania na lotnisku przy warunkach atmosferycznych poniżej minimum pilota. Sytuacja analogiczna, jak podczas katastrofy samolotu CASA [!]. Pomimo mojego usilnego starania poprzez Starszego Inspektora Bezpieczeństwa Lotów 2. SLT, aby spotkać się z dowódcą Skrzydła w celu omówienia zaistniałej sytuacji i nadać temu oficjalny tok, usłyszałem publicznie o konieczności zachowania drogi służbowej. [...] Brak konkretnych działań ze strony dowódcy Skrzydła na tamto zdarzenie miał w mojej opinii zdecydowany wpływ na zdarzenie zaistniałe 6 stycznia br. Podczas lotów inauguracyjnych, przy braku dokładnej analizy pogody (podejście frontu ciepłego, spadek widzialności przy opadach śniegu i oblodzeniu) doprowadzono do sytuacji, w której załogi z braku paliwa (z powodu kilkakrotnych prób podejścia do lądowania przy widzialności poniżej minimum pilota) musiały lądować nie na lotnisku wyznaczonym jako zapasowe, ale na najbliższym, nieczynnym dla samolotów F-16. [...]

Wielokrotnie zgłaszałem w rozmowie z dowódcą Bazy potrzebę opracowania odpowiedniej instrukcji dla osób odpowiedzialnych za nadzór nad realizacją lotów, z konkretnymi obowiązkami i procedurami postępowania. Taka instrukcja istnieje w lotnictwie amerykańskim [...].

Należy wspomnieć o rażącym lekceważeniu zasad przestrzegania wytycznych Szefa Szkolenia Sił Powietrznych, wydanych po katastrofie samolotu CASA w 2008, a dotyczących wyznaczania załóg do lotów specjalnych i operacyjnych ze względu na posiadane uprawnienia. Karygodne jest wręcz przykładowe zezwolenie przez wyższego przełożonego na start pilota z minimalnymi warunkami atmosferycznymi kategorii II przy rzeczywistych warunkach dla pilota kategorii I. Jest to przykład braku zdrowego rozsądku, wynikającego z usilnej chęci wykonania zadania oraz braku znajomości zasad zarządzania ryzykiem operacyjnym w lotnictwie.

Szkolenie na samolotach F-16 [...] nie precyzuje według jakich konkretnych dokumentów powinno być realizowane, zostawiając zasadę: w przypadku konfliktu przepisu amerykańskiego z polskim należy stosować ten, który jest bardziej restrykcyjny [!?!]. W pierwszym roku szkolenia obowiązywał telegram z Dowództwa Sił Powietrznych z wymienionymi dokumentami amerykańskimi, w kolejnych latach rozkazy do szkolenia opierały się na lakonicznych stwierdzeniach, żeby szkolenie

prowadzić w oparciu o przepisy polskie oraz zgodnie z umową MTT [Mobile Training Team].

[...] Każdy człowiek ma prawo do błędu, jednak nie można dopuszczać do sytuacji, w której zawodzi system mający czuwać nad właściwą i bezpieczną realizacją zadań. [...]

Kiedy rozbije się pierwszy polski F-16 i ilu mieszkańców okolic bazy w Krzesinach zginie w katastrofie? Statystyka mówi, że katastrofa to tylko kwestia czasu. Bez zmian w kierownictwie MON i SP krótszego niż gdyby ministrami i dowódcami byli ludzie odpowiedzialni za swe czyny...

Iludzi zginie, nie wiem. Ale ich pogrzeby pewnie będą piękne. Z tym akurat polskie wojsko ciągle daje sobie radę.

Latanie dla dodatków

Sytuacja w lotnictwie wojskowym zainteresowała nawet Rzecznika Praw Obywatelskich Janusza Kochanowskiego (zginął w katastrofie w Smoleńsku). Jego współpracownicy wybrali się do 41. Eskadry Lotnictwa taktycznego w Malborku i Brygady Lotnictwa MW w Gdyni. Dowiedzieli się, że w 41. *elt brak części zamiennych. [...] Aby utrzymać gotowość bojową jednostki, wymontowuje się części z innych samolotów [...] (etat wynosi 16 samolotów, jest 13, w dniu wizyty sprawnych było 11).* [...]

Absolwenci szkoły [WSOSP], którzy kierowani są do jednostek posiadają nalot zazwyczaj ok. 140 godzin, a powinni mieć w granicach 240-250 godzin. Zmusza to dowódców jednostek do organizowania im indywidualnych programów szkolenia. [...] Młodzi piloci dopiero po upływie ok. 2,5 roku od czasu przybycia do eskadry mogą zacząć wykonywać loty na samolotach MiG-29. [...] W przypadku wystąpienia jakichkolwiek opóźnień okres ten znacznie się wydłuża.

Zgodnie z [rozporządzeniem MON z 8.06.04] dodatek specjalny [...] przyznaje się żołnierzowi zawodowemu, który w ciągu roku kalendarzowego wykonuje loty w wymiarze nie niższym niż 30 godzin samolotem naddźwiękowym albo 40 godzin - innym wojskowym statkiem powietrznym. Przyjęte regulacje prawne stawiają w kłopotliwej sytuacji szczególnie dowódców i oficerów sztabów, bo aby otrzymać dodatek są zmuszeni do wykonywania odpowiedniej liczby nalotów. [...] Wykonujący naloty oficerowie wykonują jedynie najprostsze ćwiczenia, nie podnosząc swych umiejętności [...]. Zabierają jednak możliwości wykonywania lotów i szkolenia młodym pilotom. [...] Jako trudny do zrozumienia przyjęto fakt uprzywilejowania w przytoczonym rozporządzeniu pilotów latających na samolotach F-16, którzy latają na podobnym sprzęcie i realizują takie same zadania. [...]

Istotą utworzenia Inspektoratu Wsparcia SZ było odciążenie dowódców od spraw związanych z zabezpieczeniem szkolenia i funkcjonowania jednostek. W ocenie pilotów efekt tych zmian jest zupełnie inny. [...] Od roku z eskadry wysyłane są zamówienia na fax, ale jak dotychczas bezskutecznie. W ostatnim okresie wiele mówi się o bezpieczeństwie lotów, a tymczasem od ponad 2 lat dowódca eskadry występuje o nowy sprzęt radiolokacyjny, ale bez rezultatu. Użytkowany obecnie przez eskadrę sprzęt należy do najstarszych w Polsce i znacząco wpływa na bezpieczne wykonywanie codziennych zadań przez pilotów.

[MiGi-29 zakupione jeszcze w ZSRR i te sprowadzone później z RFN] różnią się tym, że te pierwsze nie mają kamer pozwalających na rejestrację czynności podejmowanych przez pilota podczas wykonywania zadań bojowych. [...] Po zakończeniu lotu można dzięki nim odtworzyć zachowanie pilota, a także wskazać i omówić popełnione błędy. [...] Niestety, samoloty, które są kierowane na przeglądy [...] i mają zamontowane kamery, wracają do eskadry już bez tego sprzętu. [...]

Brygada Lotnictwa MW [...] ma 131 etatów pilotów (w dniu wizyty obsadzonych było 81). Na 43 statki powietrzne sprawne były 24. [...] Wprowadzenie limitów (40-godzinnego nalotu) powoduje, iż zamiast szkolenia (i tak utrudnionego z powodu braku sprzętu) wykonuje się loty, aby uzyskać wymagane minimum zapewniające otrzymanie dodatku. Stan taki wpływa na poziom wyszkolenia personelu latającego. [...] Itd., itp., podobnie jak w wypadku lotników z MiGów. W sumie kilkanaście stron nieprawidłowości.

Jak wygląda sytuacja w BL MW jeszcze lepiej ilustruje fragment raportu komisji badającej przyczyny katastrofy C295M dotyczący treningów z wykorzystaniem symulatora lotu. Z protokołu Komisji wynika, że w 2006 na planowany nalot 140 godzin wykonano na nim zaledwie 34 godziny. Żeby ominąć problem, w kolejnych latach planowany nalot zmniejszono ponad dwukrotnie - do 65 godzin. A i tego nie wykonywano. W 2007 nalot wykonywany wynosił 27 godzin, zaś w 2008 o godzinę więcej. A w 2009? *Pomimo zaplanowania w 2009 r. lotów treningowych na symulatorze lotów samolotu An-28 typu TL-28B i przydzielenia odpowiedniego limitu w 44. BLot, Komisja nie stwierdziła realizacji treningów przez personel latający 28. el w bieżącym roku [!].*

Raport Komisji to też kilkanaście stron opisu nieprawidłowości. I co? I nic.

Żołnierskie szczęście czy wyszkolenie?

- Zabrakło im żołnierskiego szczęścia - tak Bogdan Klich podsumował przyczyny katastrofy samolotu An-28. Niewiele później napisał: Kwestia zabezpieczenia bezpieczeństwa pilotów jest w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej traktowana

priorytetowo. Obecny system kontroli [...] pozwala na dopuszczenie do wykonywania działań przez personel oraz statki powietrzne wyłącznie po spełnieniu stosownych wymagań i norm dotyczących bezpieczeństwa [...]. Warunkiem dopuszczenia pilota wojskowego do realizowania zadań jest wykonywanie niezbędnego nalotu szkoleniowego. Jest to jeden z elementów gwarantujących bezpieczeństwo pilota oraz pozostałej załogi. Nie przewiduje się żadnych odstępstw od tych wymagań, zgodnie ze wspomnianą zasadą priorytetu bezpieczeństwa lotów. A więc jak: szczęście czy wyszkolenie?

W kwietniu 2009 Klich dementował doniesienia o niewystarczającym poziomie wyszkolenia pilotów: *Poziom nalotu na Bryzach waha się - w zależności od rodzaju SZ - od 82 do 84 godzin. Pół roku później dane się zmieniły. W 2008 r. Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej otrzymała 1700 t paliwa lotniczego [...]. Pozwoliło to osiągnąć średni nalot 33 godz. w grupie pilotów szkolonych oraz 32 godz. w grupie pilotów wyszkolonych. W 2009 r. BL MW otrzymała na ten cel również 1700 t paliwa. [...] Średni nalot w grupie pilotów szkolonych wyniósł 48 godz., a w grupie pilotów wyszkolonych - 46 godz. [...]. Obecne limity paliwowe przeznaczone na loty szkoleniowe są wystarczające - dowiedział się pod koniec listopada 2009 poseł Jarosław Matwiejuk z odpowiedzi Bogdana Klicha na swą interpelację.*

Poszukiwanie sprzeczności w słowach Bogdana Klicha - nie tylko na temat bezpieczeństwa w lotnictwie - nie jest trudne. Wystarczy odpowiednia wyszukiwarka internetowa. Dlatego nie będę więcej cytował ministra. Szkoda czasu.

Człowiek niebezpieczny dla państwa

Żadne obce służby specjalne ani armie nie potrafiłyby w ciągu 2 lat doprowadzić do śmierci tylu ważnych dla funkcjonowania Polski osób, ile zginęło w wyniku katastrof w polskim lotnictwie wojskowym. Takich strat w tym zakresie nasz kraj nie poniósł nawet w wyniku klęski w wojnie obronnej we wrześniu 1939.

A może to wszystko nie przypadek?

Powiązane wiadomości

[121 ofiar MON Bogdana Klicha \(2010-04-21\)](#)

[Pożegnanie lotników \(2008-02-18\)](#)

[F-16 - loty tylko powyżej 2 km \(2009-02-26\)](#)

[Większość F-16I wraca do służby \(2008-04-28\)](#)

[Izrael wstrzymał loty F-16I \(2008-03-21\)](#)

[Formaldehyd w F-16I z wytwornicy tlenu? \(2008-03-27\)](#)

[3 wywiady Bogdana Klicha \(2009-09-28\)](#)

[Załoga Herculesa o krok od śmierci \(2010-02-18\)](#)

[ORP Pułaski - pływający złom \(2009-02-25\)](#)

[Bez Marynarki Wojennej po 2018? \(2008-09-22\)](#)

Stare fregaty USA dla Ukrainy (2008-11-28)
Przedostatnie pożegnanie (2009-11-03)
Zastępczy Hercules (2009-11-02)
Polski C-130E na złom? (2010-02-10)
ORP Pułaski - pływający złom (2009-02-25)
Przedostatnie pożegnanie (2009-11-03)
Ostatni kilometr (2010-04-14)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o