

Czesi zwracają C-295M producentowi

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 6 kwietnia 2011

Z powodu niespełniania wymagań technicznych, Czechy chcą zwrócić producentowi 4 samoloty CASA C-295M. Według mediów, przy ich zakupie doszło do korupcji.

Zdjęcie: Jan Kouba, Ministerstvo obrany České republiky

Czeska armia przekazała do naprawy producentowi - koncernowi CASA - 4 samoloty C-295M kupione za ponad 3,5 mld koron. Pośrednik przy ich zakupie - spółka Omnipol ma zaledwie 3 tygodnie na doprowadzenie maszyn do stanu wymaganego warunkami technicznymi. Chodzi przede wszystkim o systemy nawigacyjne, które stwarzają problemy m.in. przy podejściu do lądowania, oraz samoobrony, uznane za praktycznie bezużyteczne. Czeskie Ministerstwo Obrony chce zerwać umowę i zwrócić samoloty, jeśli termin naprawy nie zostanie dotrzymany.

Według czeskich dowódców, bez sprawnie funkcjonujących systemów samoobrony niemożliwe jest wykorzystywanie samolotów C-295M do realizowania zadań bojowych. Chodzi głównie o transport żołnierzy do stref objętych konfliktem, czyli obecnie do Afganistanu.

Czeskie media donoszą, że w systemach nawigacyjnych i samoobrony kupionych samolotów znaleziono kilkanaście awarii. Dowódców zaniepokoił też incydent, w którym jeden z C-295M przepadł i niespodziewanie utracił - według różnych źródeł - kilkaset metrów, a nawet 1,5 km ([Spadająca CASA](#), 2011-02-09). O wymaganiu w lotnictwie 100% sprawności systemów mówił w studio ČT24 gen. Bohuslav Dvořák.

Czescy dowódcy krytykowali C-295M z powodu ich małej pojemności i krótkiego zasięgu. Kwestionowano też ich cenę. 4 C-295M zakupiono bez przetargu za 3,577 mld koron (132 mln Euro) plus ponad miliard koron za ich serwisowanie i dodatkowe wyposażenie (za sam pasywny system samoobrony Omnipol zainkasował 150 mln koron). Tymczasem pierwotna oferta złożona Czechom dotyczyła 3 C-295M za 2,2 mld koron. Później 4 samoloty miały kosztować 2,7 mld koron. Według nieoficjalnych informacji, Omnipol miał zarobić na transakcji 890 mln koron. Podpisując tak duży kontrakt bez przetargu, Czesi złamali też przepisy Unii Europejskiej.

Teraz do wcześniejszych zastrzeżeń doszły problemy techniczne. Po raz pierwszy stwierdzono je już w czasie prób odbiorczych w hiszpańskiej Sewilli. Według doniesień czeskich mediów, system samoobrony nie wykrywał nadlatujących pocisków, nie wystrzeliwał też flar zakłócających. Okazało się, że nie działa również system ostrzegania przed niebezpiecznym zbliżaniem się innych obiektów, w tym samolotów.

Szef Sztabu Generalnego armii czeskiej, gen. Vlastimil Picek potwierdził słowa gen. Dvořáka i powiedział, że Omnipol i producent mają czas do końca kwietnia na doprowadzenie samolotów do należytego stanu. Szef Omnipolu Michal Hon twierdzi, że wady nie są poważnym problemem. Mówi, że uda się je usunąć zgodnie z wymaganiami wojska.

Kontrakt dotyczący dostaw 4 C-295M był długo negocjowany, a kolejni ministrowie obrony odkładali jego podpisanie ([Nie będzie wymiany L-159 na C-295M](#), 2008-04-04). Głównym negocjatorem ze strony Omnipolu był lobbysta Marek Dalik. O podpisaniu umowy Airbus Military poinformował wreszcie 13 maja 2009 ([Umowa na czeskie C-295 podpisana](#), 2009-05-13).

Pierwszy zakupiony C-295M wylądował w Czechach w styczniu 2010. Dostawy zakończono w ub.r. Czwarty C-295M miał zostać wymieniony na niemożliwe do sprzedania w inny sposób samoloty szkolne L-159 (oferowane obecnie Polsce, [Wstępne oferty dla Dębłina złożone](#), 2010-11-03). Zostały one wycenione na 1,25 mld koron. Ta transakcja nie została zrealizowana.



Zdjęcie: Jan Kouba - Ministerstvo obrany České republiky

Czeska armia przekazała do naprawy producentowi - koncernowi CASA - 4 samoloty C-295M kupione za ponad 3,5 mld koron. Pośrednik przy ich zakupie - spółka Omnipol ma zaledwie 3 tygodnie na doprowadzenie maszyn do stanu wymaganego warunkami technicznymi. Chodzi przede wszystkim o systemy nawigacyjne, które stwarzają problemy m.in. przy podejściu do lądowania, oraz samoobrony, uznane za praktycznie bezużyteczne. Czeskie Ministerstwo Obrony chce zerwać umowę i zwrócić samoloty, jeśli termin naprawy nie zostanie dotrzymany.

Według czeskich dowódców, bez sprawnie funkcjonujących systemów samoobrony niemożliwe jest wykorzystywanie samolotów C-295M do realizowania zadań bojowych. Chodzi głównie o transport żołnierzy do stref objętych konfliktem, czyli obecnie do

Afganistanu.

Czeskie media donoszą, że w systemach nawigacyjnych i samoobrony kupionych samolotów znaleziono kilkanaście awarii. Dowódców zaniepokoił też incydent, w którym jeden z C-295M przepadł i niespodziewanie utracił - według różnych źródeł - kilkaset metrów, a nawet 1,5 km ([Spadająca CASA](#), 2011-02-09). O wymaganiu w lotnictwie 100% sprawności systemów mówił w studio ČT24 gen. Bohuslav Dvořák.

Czescy dowódcy krytykowali C-295M z powodu ich małej pojemności i krótkiego zasięgu. Kwestionowano też ich cenę. 4 C-295M zakupiono bez przetargu za 3,577 mld koron (132 mln Euro) plus ponad miliard koron za ich serwisowanie i dodatkowe wyposażenie (za sam pasywny system samoobrony Omnipol zainkasował 150 mln koron). Tymczasem pierwotna oferta złożona Czechom dotyczyła 3 C-295M za 2,2 mld koron. Później 4 samoloty miały kosztować 2,7 mld koron. Według nieoficjalnych informacji, Omnipol miał zarobić na transakcji 890 mln koron. Podpisując tak duży kontrakt bez przetargu, Czesi złamali też przepisy Unii Europejskiej.

Teraz do wcześniejszych zastrzeżeń doszły problemy techniczne. Po raz pierwszy stwierdzono je już w czasie prób odbiorczych w hiszpańskiej Sewilli. Według doniesień czeskich mediów, system samoobrony nie wykrywał nadlatujących pocisków, nie wystrzeliwał też flar zakłócających. Okazało się, że nie działa również system ostrzegania przed niebezpiecznym zbliżaniem się innych obiektów, w tym samolotów.

Szef Sztabu Generalnego armii czeskiej, gen. Vlastimil Pícek potwierdził słowa gen. Dvořáka i powiedział, że Omnipol i producent mają czas do końca kwietnia na doprowadzenie samolotów do należytego stanu. Szef Omnipolu Michal Hon twierdzi, że wady nie są poważnym problemem. Mówi, że uda się je usunąć zgodnie z wymaganiami wojska.

Kontrakt dotyczący dostaw 4 C-295M był długo negocjowany, a kolejni ministrowie obrony odkładali jego podpisanie ([Nie będzie wymiany L-159 na C-295M](#), 2008-04-04). Głównym negocjatorem ze strony Omnipolu był lobbysta Marek Dalík. O podpisaniu umowy Airbus Military poinformował wreszcie 13 maja 2009 ([Umowa na czeskie C-295 podpisana](#), 2009-05-13).

Pierwszy zakupiony C-295M wylądował w Czechach w styczniu 2010. Dostawy zakończono w ub.r. Czwarty C-295M miał zostać wymieniony na niemożliwe do sprzedania w inny sposób samoloty szkolne L-159 (oferowane obecnie Polsce, [Wstępne oferty dla Dębłina złożone](#), 2010-11-03). Zostały one wycenione na 1,25 mld koron. Ta transakcja nie została zrealizowana.

Powiązane wiadomości

[Czesi zwracają C-295M producentowi \(2011-04-06\)](#)

Nie będzie wymiany L-159 na C-295M (2008-04-04)
Dostawa przebudowanych L-159 (2007-11-27)
Radar i jego ochrona (2007-08-29)
Umowa na czeskie C-295 podpisana (2009-05-13)
Czechy kontynuują rozmowy z EADS (2008-04-29)
Nie będzie wymiany L-159 na C-295M (2008-04-04)
Łotewskie Globemastery (2008-04-08)
Podpisanie umowy o tarczy opóźnione (2008-04-28)
C-295M i Land Rovery zamiast Pandurów (2008-06-30)
Negocjacje Czech z GDLSE do 5 marca (2008-03-02)
LMV w Sulejówku (2008-04-17)
Czechy kontynuują rozmowy z EADS (2008-04-29)
Czesi chcą kupić C-295M (2009-04-21)
Czechy kontynuują rozmowy z EADS (2008-04-29)
Zakup czeskich Pandurów (2009-03-17)
Wstępne oferty dla Dębłina złożone (2010-11-03)
Spadająca CASA (2011-02-09)
Czesi chcą kupić C-295M (2009-04-21)
Czechy kontynuują rozmowy z EADS (2008-04-29)
Zakup czeskich Pandurów (2009-03-17)
Używane Herculesy dla Czech? (2010-01-15)
Umowa na czeskie C-295 podpisana (2009-05-13)
Polski C-130E na złom? (2010-02-10)
ORP Pułaski – pływający złom (2009-02-25)
Przedostatnie pożegnanie (2009-11-03)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Pożegnanie lotników (2008-02-18)
F-16 – loty tylko powyżej 2 km (2009-02-26)
3 wywiady Bogdana Klicha (2009-09-28)
Załoga Herculesa o krok od śmierci (2010-02-18)
Ostatni kilometr (2010-04-14)
Raport MAK (2011-01-12)
