

Major WSI wspiera Bogdana Klicha

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 13 czerwca 2010

Mjr Michał Fiszer występujący w mediach jako były pilot, to oficer Wojskowych Służb Informacyjnych. W swej karierze wielokrotnie zajmował się inwigilowaniem i inspirowaniem mediów, teraz wspiera szefa MON, Bogdana Klicha.

Image not found or type unknown

Wokół wyjaśnienia przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M z 10 kwietnia pod Smoleńskiem trwa rozgrywka medialna, w której podsuwane są różne fałszywe tropy. W dyskusjach w mediach uczestniczą zawodowi lobbyści i specjaliści od manipulowania mediami. Wielu z nich próbuje odwrócić uwagę od sytuacji w MON i Siłach Powietrznych, która doprowadziła do zapaści w szkoleniu, a w konsekwencji do kolejnych, coraz tragiczniejszych katastrof lotniczych ([121 ofiar MON Bogdana Klicha](#)).

Dotarliśmy do nieocenzurowanej wersji wojskowego życiorysu mjr. Michała Fiszera, znanego w mediach jako były pilot i ekspert lotniczy. Wynika z niego, że Fiszer po zakończeniu, z powodu problemów ze zdrowiem, latania na samolotach Su-22 związał się z Wojskowymi Służbami Informacyjnymi. Formalnie do WSI (Oddziału Łącznikowego Biura Ataszatów Wojskowych) został włączony w 1997. Jednak już wcześniej zajmował się inwigilowaniem mediów, w tym przede wszystkim środowiska związanego z miesięcznikiem *Skrzydłata Polska*.

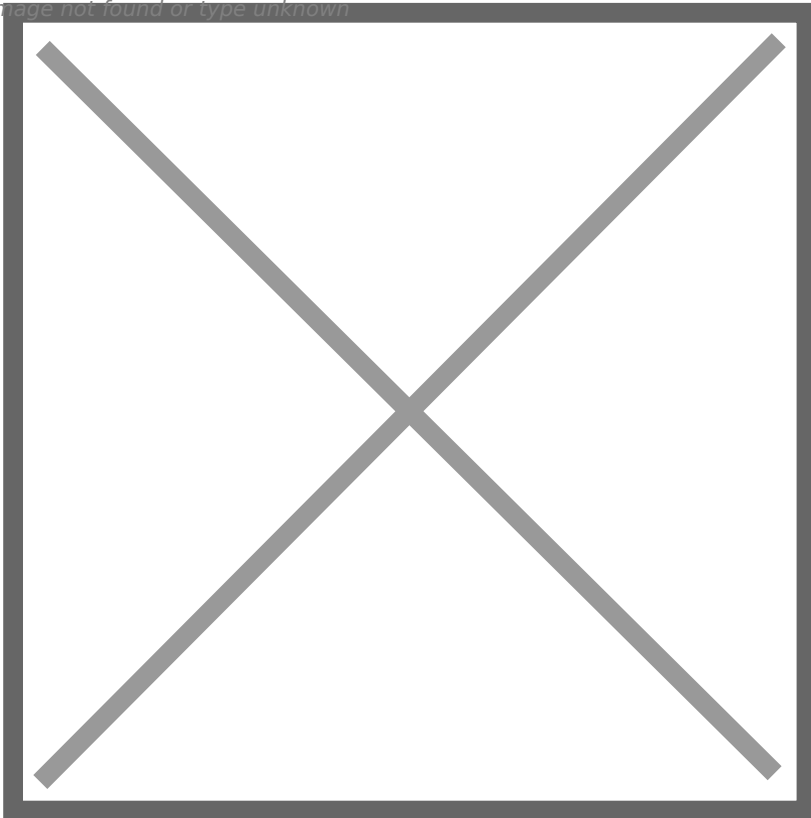
WSI były zainteresowane środowiskiem skupionym wokół *Skrzydlatej Polski* ze względu na osobę twórcy Agencji Lotniczej Altair - Tomasza Hypkiego. Hypki był działaczem opozycyjnym w czasach PRL, jednym z założycieli Niezależnego Zrzeszenia Studentów we wrześniu 1980, szefem jego sekcji wydawniczej (<http://www.mpw.pw.edu.pl/pdf/stycz7.pdf>, s.22-23), działaczem podziemnym w stanie wojennym. W latach 1989-1991 prezes Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych (wytwórni szybowców i komponentów kompozytowych do samolotów), założyciel i przewodniczący Stowarzyszenia Lotniczego *Bractwo Podwójnej Mewy*, w 1990 członek-założyciel Krajowej Rady Lotnictwa (od 1998 w zarządzie), w 1992 członek-założyciel Stowarzyszenia Polskiego Przemysłu Lotniczego, od 1993 ekspert w Polskim Lobby Przemysłowym im. E. Kwiatkowskiego (http://www.encyklopedia-solidarnosci.pl/wiki/index.php?title=Tomasz_Marian_Hypki). Obecnie Hypki jest wiceprzewodniczącym Klubu NZS PW, integrującego byłych członków Zrzeszenia.

Michał Fiszer we wrześniu 1981 wstąpił do WOSL w Dęblinie, od 1985 pilot 8 plmb, szef rozpoznania powietrznego eskadry, a następnie pułku, od grudnia 1992 do grudnia

1993 w misji wojskowej w byłej Jugosławii, był też obserwatorem ONZ UNIKOM w Iraku i Kuwejcie, od 1995 w DWLiOP jako analityk w Oddziale Rozpoznania. Po oficjalnym przejściu do rezerwy, co nastąpiło w 2000, mjr Fiszer występował jako niezależny ekspert, promując w popularnych mediach m.in. udział Polski w wojnie w Iraku, samoloty F-16, czy umieszczenie w Polsce elementów amerykańskiego systemu obrony przeciwrakietowej, a obecnie samoloty szkolno-treningowe T-50.

Po zakończeniu współpracy ze *Skrzydlatą Polską*, mjr Fiszer przeniósł się do miesięcznika *Lotnictwo* (obecnie z-ca redaktora naczelnego), publikował też w tygodniku *Najwyższy CZAS!*, a teraz jest komentatorem lotniczym tygodnika *ANGORA*. W komentarzach i wywiadach stara się odwracać uwagę od rzeczywistych przyczyn katastrofy Tu-154M, głosząc nie mające żadnego pokrycia w faktach teorie o awarii silnika lub instalacji elektrycznej, czy pomyłce w ustawieniu systemu TAWS wskutek wprowadzenia danych w metrach a nie stopach. W wywiadzie dla tygodnika *Wprost* stwierdził, że Bogdan Klich nie ponosi odpowiedzialności za stan polskiego lotnictwa wojskowego i śmierć ponad 100 osób w katastrofach lotniczych za jego kadencji. - *Tym się różnię od pana Hypkiego, że nie dokonuję takich ocen* - powiedział Fiszer.

Image not found or type unknown



Wokół wyjaśnienia przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M z 10 kwietnia pod Smoleńskiem trwa rozgrywka medialna, w której podsuwane są różne fałszywe tropy. W dyskusjach w mediach uczestniczą zawodowi lobbyści i specjaliści od manipulowania mediami. Wielu z nich próbuje odwrócić uwagę od sytuacji w MON i

Siłach Powietrznych, która doprowadziła do zapaści w szkoleniu, a w konsekwencji do kolejnych, coraz tragiczniejszych katastrof lotniczych ([121 ofiar MON Bogdana Klicha](#)).

Dotarliśmy do nieocenzurowanej wersji wojskowego życiorysu mjr. Michała Fiszera, znanego w mediach jako były pilot i ekspert lotniczy. Wynika z niego, że Fiszera po zakończeniu, z powodu problemów ze zdrowiem, latania na samolotach Su-22 związał się z Wojskowymi Służbami Informacyjnymi. Formalnie do WSI (Oddziału Łącznikowego Biura Ataszatów Wojskowych) został włączony w 1997. Jednak już wcześniej zajmował się inwigilowaniem mediów, w tym przede wszystkim środowiska związanego z miesięcznikiem *Skrzydłata Polska*.

WSI były zainteresowane środowiskiem skupionym wokół *Skrzydlatej Polski* ze względu na osobę twórcy Agencji Lotniczej Altair - Tomasza Hypkiego. Hypki był działaczem opozycyjnym w czasach PRL, jednym z założycieli Niezależnego Zrzeszenia Studentów we wrześniu 1980, szefem jego sekcji wydawniczej (<http://www.mpw.pw.edu.pl/pdf/stycz7.pdf>, s.22-23), działaczem podziemnym w stanie wojennym. W latach 1989-1991 prezes Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych (wytwórni szybowców i komponentów kompozytowych do samolotów), założyciel i przewodniczący Stowarzyszenia Lotniczego *Bractwo Podwójnej Mewy*, w 1990 członek-założyciel Krajowej Rady Lotnictwa (od 1998 w zarządzie), w 1992 członek-założyciel Stowarzyszenia Polskiego Przemysłu Lotniczego, od 1993 ekspert w Polskim Lobby Przemysłowym im. E. Kwiatkowskiego (http://www.encyklopedia-solidarnosci.pl/wiki/index.php?title=Tomasz_Marian_Hypki). Obecnie Hypki jest wiceprzewodniczącym Klubu NZS PW, integrującego byłych członków Zrzeszenia.

Michał Fiszera we wrześniu 1981 wstąpił do WOSL w Dęblinie, od 1985 pilot 8 plmb, szef rozpoznania powietrznego eskadry, a następnie pułku, od grudnia 1992 do grudnia 1993 w misji wojskowej w byłej Jugosławii, był też obserwatorem ONZ UNIKOM w Iraku i Kuwejcie, od 1995 w DWLiOP jako analityk w Oddziale Rozpoznania. Po oficjalnym przejściu do rezerwy, co nastąpiło w 2000, mjr Fiszera występował jako niezależny ekspert, promując w popularnych mediach m.in. udział Polski w wojnie w Iraku, samoloty F-16, czy umieszczenie w Polsce elementów amerykańskiego systemu obrony przeciwrakietowej, a obecnie samoloty szkolno-treningowe T-50.

Po zakończeniu współpracy ze *Skrzydlatą Polską*, mjr Fiszera przeniósł się do miesięcznika *Lotnictwo* (obecnie z-ca redaktora naczelnego), publikował też w tygodniku *Najwyższy CZAS!*, a teraz jest komentatorem lotniczym tygodnika ANGORA. W komentarzach i wywiadach stara się odwracać uwagę od rzeczywistych przyczyn katastrofy Tu-154M, głosząc nie mające żadnego pokrycia w faktach teorie o awarii silnika lub instalacji elektrycznej, czy pomyłce w ustawieniu systemu TAWS wskutek wprowadzenia danych w metrach a nie stopach. W wywiadzie dla tygodnika *Wprost*

stwierdził, że Bogdan Klich nie ponosi odpowiedzialności za stan polskiego lotnictwa wojskowego i śmierć ponad 100 osób w katastrofach lotniczych za jego kadencji. - *Tym się różnię od pana Hypkiego, że nie dokonuję takich ocen* - powiedział Fiszer.

Powiązane wiadomości

[Major WSI wspiera Bogdana Klicha \(2010-06-13\)](#)

[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 \(2008-04-28\)](#)

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

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

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

[Przedostatnie pożegnanie \(2009-11-03\)](#)

[Polski C-130E na złom? \(2010-02-10\)](#)

[Ostatni kilometr \(2010-04-14\)](#)