

Czeskie CASA C295M znowu uziemione

#Lotnictwo wojskowe 1 listopada 2011

Czeskie lotnictwo wojskowe po raz trzeci w br. zakazało lotów 4 posiadanych samolotów transportowych CASA C295M. W czasie lądowania po powrocie z Sewilli w jednym z nich awarii uległ silnik i systemy pokładowe.

Zdjęcie: MO Czech

Do incydentu doszło 30 października wieczorem w czasie powrotu jednego z C295M z hiszpańskiej Sewilli. Podczas podejścia do lądowania na praskim lotnisku Kbely wyłączył się prawy silnik, przestał też działać jeden z wyświetlaczy pokazujący dane nawigacyjne i inne urządzenia pokładowe. Załódze udało się wylądować z jednym pracującym silnikiem. Nikomu nic się nie stało. Szef sztabu czeskich SZ, gen. Vlastimil Pícek zakazał jednak lotów wszystkich czterech czeskich C295M do czasu wyjaśnienia przyczyn awarii. Minister obrony Alexandr Vondra powołał zaś specjalną komisję w tej sprawie.

Po raz pierwszy w 2011 czeskie CASA C295M zostały uziemione w lutym, gdy jeden z nich utracił w sposób niekontrolowany znaczną wysokość ([Spadająca CASA](#), 2011-02-09). Po raz kolejny zakazano lotów tych samolotów w maju, gdy wystąpiły problemy z awioniką. Czesi chcieli nawet zwrócić awaryjne samoloty producentowi ([Czesi zwracają C-295M producentowi](#), 2011-04-06).

Czeskie ministerstwo obrony zagroziło spółce Omnipol, która pośredniczyła w zakupie samolotów C295M, zerwaniem kontraktu, jeśli nie zostaną wyeliminowane ich wady. Jeden z zarzutów dotyczy wartego 150 mln koron systemu samoobrony. Resort od sierpnia nalicza kary umowne - kilka promili dziennie od wartości kontraktu - 132 mln Euro (ponad 3,5 mld koron). Grozi rezygnacją z C295M na rzecz wycofanych już z eksploatacji starych An-26, jeśli do końca listopada nie zostaną usunięte wszelkie problemy (pierwotnie grożono zerwaniem kontraktu do końca kwietnia). Póki co czeskie ministerstwo obrony wynegocjowało bezpośrednio z Airbus Military, z pominięciem Omnipolu, przedłużenie gwarancji na samoloty o pół roku.

Obecne kierownictwo czeskiego MO kwestionuje nie tylko jakość C295M, ale też wartość kontraktu. Czesi kupując te samoloty w 2009 zapłacili po ok. 875 mln koron za egzemplarz. Tymczasem rok wcześniej Portugalia, zamawiając 12 C295M, płaciła równowartość 418 mln koron za samolot. W tej sprawie toczy się śledztwo, jedno z wielu związanych z korupcją przy zakupach uzbrojenia dla czeskiej armii ([Kolejne afery w Czechach](#), 2011-04-14).



Zdjęcie: MO Czech

Do incydentu doszło 30 października wieczorem w czasie powrotu jednego z C295M z hiszpańskiej Sewilli. Podczas podejścia do lądowania na praskim lotnisku Kbely wyłączył się prawy silnik, przestał też działać jeden z wyświetlaczy pokazujący dane nawigacyjne i inne urządzenia pokładowe. Załozdże udało się wylądować z jednym pracującym silnikiem. Nikomu nic się nie stało. Szef sztabu czeskich SZ, gen. Vlastimil Pícek zakazał jednak lotów wszystkich czterech czeskich C295M do czasu wyjaśnienia przyczyn awarii. Minister obrony Alexandr Vondra powołał zaś specjalną komisję w tej sprawie.

Czeskie ministerstwo obrony zagroziło spółce Omnipol, która pośredniczyła w zakupie samolotów C295M, zerwaniem kontraktu, jeśli nie zostaną wyeliminowane ich wady. Jeden z zarzutów dotyczy wartego 150 mln koron systemu samoobrony. Resort od sierpnia nalicza kary umowne - kilka promili dziennie od wartości kontraktu - 132 mln Euro (ponad 3,5 mld koron). Grozi rezygnacją z C295M na rzecz wycofanych już z eksploatacji starych An-26, jeśli do końca listopada nie zostaną usunięte wszelkie problemy (pierwotnie grożono zerwaniem kontraktu do końca kwietnia). Póki co czeskie ministerstwo obrony wynegocjowało bezpośrednio z Airbus Military, z pominięciem Omnipolu, przedłużenie gwarancji na samoloty o pół roku.

Obecne kierownictwo czeskiego MO kwestionuje nie tylko jakość C295M, ale też wartość kontraktu. Czesi kupując te samoloty w 2009 zapłacili po ok. 875 mln koron za egzemplarz. Tymczasem rok wcześniej Portugalia, zamawiając 12 C295M, płaciła równowartość 418 mln koron za samolot. W tej sprawie toczy się śledztwo, jedno z wielu związanych z korupcją przy zakupach uzbrojenia dla czeskiej armii ([Kolejne afery w Czechach](#), 2011-04-14).

Powiązane wiadomości

[Czeskie CASA C295M znowu uziemione \(2011-11-01\)](#)

[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)
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)
Umowa na czeskie C-295 podpisana (2009-05-13)
Czechy kontynuują rozmowy z EADS (2008-04-29)
C-295M i Land Roversy zamiast Pandurów (2008-06-30)
Czesi chcą kupić C-295M (2009-04-21)
Wstępne oferty dla Dębłina złożone (2010-11-03)
Spadająca CASA (2011-02-09)
Czesi chcą kupić C-295M (2009-04-21)
Używane Herculesy dla Czech? (2010-01-15)
Polski C-130E na złom? (2010-02-10)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Raport MAK (2011-01-12)
Kolejne afery w Czechach (2011-04-14)
Czesi zamówili kolejne LMV (2009-12-29)
Wspólny zakup Bratysławy i Pragi (2009-10-19)
Czesi zwracają C-295M producentowi (2011-04-06)
Nie będzie wymiany L-159 na C-295M (2008-04-04)
Umowa na czeskie C-295 podpisana (2009-05-13)
Wstępne oferty dla Dębłina złożone (2010-11-03)
Spadająca CASA (2011-02-09)