

8 LAT PO SMOLEŃSKU: LOTNICZY PRZEWÓZ VIP OD NOWA [KOMENTARZ]

Siły Powietrzne prowadzą obecnie szeroko zakrojony program odbudowy zdolności przewozu najważniejszych osób w państwie. Polskie lotnictwo zakupiło nowe maszyny dwóch typów, stopniowo formowane są też odpowiednie struktury. Wszystko to dzieje się osiem lat po katastrofie Tu-154M w Smoleńsku, i ponad 20 lat po tym, jak rozpoczęto pierwsze przymiarki do wymiany posowieckich samolotów VIP.

Ósma rocznica katastrofy samolotu Tu-154M w Smoleńsku jest okazją, aby przyjrzeć się procesowi odbudowy zdolności przewozu VIP specjalnymi samolotami przez Siły Powietrzne. Po tragicznej utracie jednego z dwóch posiadanych samolotów Tu-154M, z uwagi na liczne nieprawidłowości zdecydowano o rozformowaniu 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego. Ta jednostka obok dwóch Tu-154M, wyprodukowanych w 1990 roku, dysponowała także sowieckimi samolotami Jak-40, które wycofano ze służby, oraz śmigłowcami.

Po rozformowaniu „specpułku” w 2011 roku przewozy VIP za pomocą wiroplatów są nadal realizowane przez Siły Powietrzne. Loty na dalsze odległości powierzono natomiast Polskim Liniom Lotniczym LOT, były (i nadal są) one realizowane za pomocą czarterowanych samolotów Embraer. Do przewozów VIP, szczególnie do rejonów potencjalnie niebezpiecznych (np. miejsca pełnienia służby przez kontyngenty w Iraku i Afganistanie) używane są także samoloty transportowe C-130 Hercules i Airbus/Casa C-295M.

Czytaj też: ["Książę Józef Poniatowski" od środka. Kownacki: Przywracamy normalność \[Defence24.pl TV\]](#)

Warto w tym miejscu przypomnieć, że wielokrotnie podejmowano próby wymiany samolotów VIP. Pierwsze wysiłki w tym kierunku miały miejsce już w latach 90. ubiegłego wieku, w czasach rządu Włodzimierza Cimoszewicza. Już wtedy było bowiem wiadomo, że dostarczone w latach 1973-80 samoloty Jak-40, służące do przewozu najważniejszych osób w państwie, muszą zostać pilnie wymienione. Zamiaru tego nie udało się zrealizować, a ostatecznie wycofano je dopiero po katastrofie w Smoleńsku.

Fiaszem zakończył się też program zakupu trzech średnich samolotów VIP rozpoczęty w 2002 roku przez rząd Leszka Millera. Kolejne władze deklarowały chęć zakupu nowych maszyn, ale tych z różnych względów (zmian wymagań i koncepcji, a także zmian politycznych i sporów co do sposobu i zakresu pozyskania maszyn) nie zrealizowano - pomimo że cały czas podejmowano różne formalne kroki w tym kierunku (np. powoływanie komisji/zespołów, opracowywanie wymagań).

Czytaj też: [Pierwszy B737 dla VIP-ów wylądował w Warszawie \[FOTO\]](#)

Od momentu rozformowania 36 pułku, kwestia zakupu maszyn do przewozu VIP dla Sił Powietrznych „wróciła” po rosyjskiej aneksji Krymu. W ramach przyjętego pod koniec 2014 roku planu na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa państwa zdecydowano o zakupie dwóch małych samolotów dla VIP. Stosowne postępowanie rozpisano w 2015 roku, jednak nie udało się go zakończyć powodzeniem. Już wtedy przewidziano jednak skierowanie nowych samolotów do 1 Bazy Lotnictwa transportowego, gdzie obecnie służą maszyny Gulfstream i Boeing.

Ostatecznie zakup samolotów dla VIP udało się sfinalizować po przyjęciu uchwały Rady Ministrów z 30 czerwca 2016 roku w sprawie ustanowienia programu wieloletniego "Zabezpieczenie transportu powietrznego najważniejszych osób w państwie (VIP)". Dokument ten zakładał pozyskanie dwóch samolotów „małych” i dwóch samolotów „średnich”, oraz ewentualnie jednej maszyny używanej.

Przewidziano, że zakup samolotów VIP będzie finansowany spoza limitu wydatków obronnych, wyznaczonych ustawą o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Łącznie na realizację programu zaplanowano 1,7 mld zł do 2021 roku, przy czym połowa z tej kwoty miała być wydana już w roku 2016.

Postępowania na zakupy samolotów „małych” i „średnich” rozpoczęto w tym samym roku. Pierwszą procedurę udało się rozstrzygnąć bardzo szybko, bo już pod koniec października IU poinformował o wyborze oferty firmy Gulfstream. 14 listopada podpisano umowę na dostawę dwóch maszyn typu G550, w kolejnym roku samoloty przekazano 1 Bazie Lotnictwa Transportowego. Wartość umowy wyniosła 440,57 mln zł netto.

Nieco trudniejszy okazał się zakup samolotów „średnich”. Pierwsze postępowanie, rozpoczęte we wrześniu 2016 roku zostało unieważnione w marcu br. Złożone oferty odrzucono – jak zapewniał ówczesny sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki – ze względu na zbyt wysoką cenę oraz błędy formalno-prawne. Wkrótce po unieważnieniu pierwszej procedury rozpoczęto drugą, tym razem chodziło o zamówienie „z wolnej ręki” od firmy Boeing.

Ostatecznie umowa na dostawę trzech samolotów B737-800 (jednego w konfiguracji pasażerskiej i dwóch w wersji Boeing Business Jet) zawarta została 31 marca ubiegłego roku. Jej wartość brutto to 2,524 mld zł. Koszt zakupu samolotów VIP przekroczył więc założenia budżetowe. Z drugiej strony, podpisanie umowy w tym dniu pozwoliło na wykorzystanie tzw. niewygasających środków, zaplanowanych na ten cel jeszcze w budżecie na rok 2017.

Na początku kwietnia Krajowa Izba Odwoławcza stwierdziła, że postępowanie z wolnej ręki na samoloty VIP prowadzone było z naruszeniem przepisów. Wcześniej jednak KIO zgodziła się na podpisanie kontraktu, dlatego pozostał on w mocy i jest realizowany. Przed KIO toczyło się bowiem postępowanie z odwołania trzech firm pośredniczących na rynku lotniczym, a uchylene zakazu było konieczne w celu umożliwienia zawarcia umowy do 31 marca i wykorzystania środków budżetowych.

Czytaj też: ["Książę Józef Poniatowski" wzbił się w powietrze \[WIDEO\]](#)

Zawarcie tych umów uruchomiło proces przygotowania i wdrażania nowych samolotów do przewozu VIP. Jeżeli chodzi o maszyny „małe”, oba samoloty Gulfstream G550, nazwane „Książę Józef Poniatowski” i „generał Kazimierz Pułaski” dostarczone zostały w 2017 roku. W trakcie targów Air Fair 2017 podpisano też list intencyjny w sprawie osiągnięcia przez zakłady WZL nr 2 zdolności do serwisowania maszyn Gulfstream, gdyż to należąca do PGZ spółka została wskazana przez MON jako

podmiot odpowiedzialny za wsparcie eksploatacji tych maszyn.

W listopadzie tego samego roku odbył się pierwszy, historyczny lot operacyjny maszyny G550. Samolot z ówczesnym wiceministrem obrony Bartoszem Kownackim udał się do Paryża.

W rozmowie z Defence24.pl rzecznik prasowy 1 Bazy kpt. Anna Żuchowska przypomina, że osiągnięcie zdolności do lotów o statusie HEAD (z prezydentem, premierem, marszałkami Sejmu lub Senatu bądź ich zagranicznymi odpowiednikami na pokładzie) planowane jest w drugiej połowie tego roku.

Trwa też intensywne szkolenie załóg dla samolotów Boeing 737. Na razie do Polski przybył pierwszy z nich, „Marszałek Józef Piłsudski”, obecnie w konfiguracji pasażerskiej. Dwie pozostałe maszyny zostaną dostarczone od razu w docelowej wersji BBJ2, a po przyjęciu ich do służby pierwszy Boeing zostanie przebudowany. Zgodnie z umową oba te samoloty, nazwane „Roman Dmowski” i „Ignacy Jan Paderewski” przybędą do Polski w 2020 roku. Wszystkie trzy Boeingi to fabrycznie nowe maszyny, choć pierwotnie w umowie założono, że pierwszy z nich będzie maszyną używaną.

Po ośmiu latach od katastrofy Tu-154M w Smoleńsku Siły Powietrzne w dość szybkim tempie odtwarzają zdolność do przewozu VIP za pomocą specjalistycznych samolotów. Zakupiono już nowoczesne maszyny zachodniej produkcji, ich dostawy są zrealizowane lub jeszcze trwają.

Wszystko to dzieje się ponad dwie dekady od rozpoczęcia przygotowań do wymiany maszyn Jak-40 pochodzenia sowieckiego. Zakup samolotów do przewozu VIP długo był uważany za „niepopularny” i trudny do przeprowadzenia z politycznego punktu widzenia. Nie można się jednak oprzeć wrażeniu, że oprócz tego poszukiwania następcy rosyjskich samolotów długo utrudniały też inne czynniki, charakterystyczne dla polskiego systemu zakupów sprzętu dla wojska, jak choćby częste zmiany wymagań i brak jednej spójnie realizowanej koncepcji wdrażania tego sprzętu. Wnioski z przebiegu zakupu samolotów dla VIP powinny być uwzględnione w reformach systemu pozyskiwania, a sama restrukturyzacja realizowana – na tyle, na ile jest to możliwe – w ramach politycznego konsensusu.