

RAPORTY KBWLLP KONIECZNE DO POPRAWIENIA BEZPIECZEŃSTWA W SIŁACH POWIETRZNYCH [OPINIA]

Trzy wypadki MiGa-29, jeden pilot zginął [...] W ciągu roku z kawałkiem tracimy również trzy śmigłowce. Kłopot polega na tym, że my do dzisiaj nie znamy przyczyn tych wypadków, a piloci nie wiedzą jakich sytuacji unikać – stwierdziła poseł Joanna Kluzik-Rostkowska podczas posiedzenia Sejmowej Komisji Obrony Narodowej. Wniosek został odrzucony, ale dotyczył on złożonej kwestii badania wypadków lotniczych i celów tego działania. Jest nim bowiem podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Jak widać z powtarzających się wypadków, nie tylko samolotów MiG-29, jest to dziś w polskim lotnictwie wojskowym problem bardzo poważny.

Bezpieczeństwo lotów na posiedzeniu SKON? Nie tym razem

Dyskusję na temat wypadków lotniczych podczas SKON zapoczątkowała poseł Joanna Kluzik-Rostkowska z PO, która złożyła wniosek o wystosowanie do premiera apelu, aby zajął się przyczynami wypadków.

Trzy wypadki MiGa-29, jeden pilot zginął, jeden przypadek pożaru samolotu na lotnisku w Malborku, również MiGa-29... dwa przypadki rozhermetyzowania kabiny. W ciągu roku z kawałkiem tracimy również trzy śmigłowce. Kłopot polega na tym, że my do dzisiaj nie znamy przyczyn tych wypadków, a piloci nie wiedzą jakich sytuacji unikać. Jakże za zbadaniem przyczyn idą zalecenia, po to, aby piloci mogli się czuć bezpiecznie. Pytanie podstawowe jest takie – jak piloci mogą się czuć bezpiecznie w swoich samolotach, skoro nie wiedzą co było przyczyna tych wypadków? Sprawa jest o tyle pilna, że zbliża się okres w którym ćwiczenia będą intensywniejsze.

Posłanka PO, Joanna Kluzik-Rostkowska

Loty myśliwców MiG-29 są co prawda zawieszony, podobnie jak po poprzednich dwóch katastrofach, ale pomimo tego, że od pierwszego z nich minęło niemal 15 miesięcy, nie powstał jeszcze oficjalny raport Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Brak jest również raportów dotyczących przyczyn wypadków wymienionych przez poseł Kluzik-Rostkowską wypadków

śmigłowców W-3PL Głuszec, SW-4 Puszczyk i Mi-2.

Czytaj też: [Kolejny MiG-29 utracony. Czy dolecimy do Harpii? \[OPINIA\]](#)

Posel Krzysztof Zaremba z PiS stwierdził z kolei - *Skoro już szanowna opozycja podnosi ten fakt, to nie rząd Prawa i Sprawiedliwości, ale wasz minister przedłużył zupełnie bez sensu i niezgodnie z technologią MiGów-29 resursy.* - Obszernie na takie oskarżenie odpowiedział natomiast najbardziej zainteresowany, ówczesny minister obrony narodowej Tomasz Siemoniak.

Chciałbym się odnieść do głosu posła Zaremby z jego absurdalnymi zarzutami. Wszystkie decyzje, również te dotyczące resursów, czasu służby w wojsku określonego sprzętu, były podejmowane w zgodzie z przepisami i w zgodzie z rekomendacjami Sił Powietrznych czy Sztabu Generalnego. Nikt z posłów ówczesnej opozycji a dziś obozu rządzącego w roku 2011 a ni przez kolejnych 8 lat tych decyzji nie kwestionował. W roku 2011, trzy lata po zakończeniu programu F-16, nie można było sobie pozwolić na rezygnację z MiGów-29. Priorytetem był zakup samolotów transportowych, co się stało. Dokupiono 5 samolotów CASA. (C295 - przyp. red.), podpisaliśmy umowę na zakup samolotów szkolnych AJT(M-346 Bielik - przyp. red., została podpisana umowa na pociski manewrujące do samolotów F-16 (JASSM - przyp. red). Ta więc zdecydowanie odrzucam takie oskarżenie, które od tygodnia pada że jakieś niewłaściwe decyzje były podjęte. Jeśli państwo tak uważają, to dlaczego w 2015 czy w 2016 roku natychmiast nie podjęto innych decyzji? Mało tego, miesiąc temu jeden z wiceministrów obrony odpowiedział, że MiGi nie budzą żadnych wątpliwości i mogą służyć do roku 2030. Ja będę protestował przeciwko takim głosom, bo one są nieprzyzwoite także wobec Sił powietrznych czy Sztabu Generalnego, które różne decyzje rekomendowały. Dopóki nie wiemy jakie były przyczyny tych katastrof trudno cokolwiek powiedzieć. [...] Jest niepokojące, że badanie trwa już prawie tyle co katastrofy smoleńskiej. Że nie ma wyników prac komisji jeśli chodzi o pierwszy wypadek (spalenie się samolotu na lotnisku w Malborku - przyp. red) z czerwca 2017 roku. Mieliśmy specjalne posiedzenie komisji obrony narodowej w tej sprawie jesienią i padały obietnice, że niedługo się dowiemy, że niedługo komisja zakończy prace.

poseł PO, były Minister Obrony Narodowej Tomasz Siemoniak

Problem z KBWLLP. Brak wyników, awans zwierzchnika

Faktycznie sprawa działań komisji jest o tyle niejasna, że brak jest raportów na temat któregośkolwiek z wymienionych wypadków. Jest to o tyle nietypowe, że przyczyny techniczne części z tych zdarzeń stały się już tematem badań i referatów naukowych ekspertów. Wskazuje to, że podstawa dla

sformułowania raportu jak również wynikających z niego zaleceń i zmian w procedurach jest już od pewnego czasu i nie stanowi tajemnicy.

Czytaj też: [Kolejny MiG-29 utracony. Czy dolecimy do Harpii? \[OPINIA\]](#)

Na to samo wskazuje dwukrotne już przywrócenie do lotów myśliwców MiG-29, które możliwe jest wyłącznie po usunięciu przyczyn zaistniałego zdarzenia i zapewnieniu bezpieczeństwa pilotom. Tak przynajmniej mówi teoria i standardy stosowane w lotnictwie na całym świecie. Skoro więc znamy przyczyny i przynajmniej teoretycznie udało się zniwelować zagrożenie, trudno wyjaśnić brak oficjalnego dokumentu Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego przyczynami innymi, niż administracyjno-polityczne.

Wrażenie takie umacnia również awansowanie ze stopnia pułkownika obecnego już gen. Roberta Cierniaka, który jest szefem Inspektoratu MON ds. Bezpieczeństwa Lotów jak również przewodniczącym Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Nawet jeśli, jak przekonują przedstawiciele MON i Prezydenta, gen. Cierniak „ma kompetencje do wyjaśniania przyczyn tej katastrofy, ale nie odpowiada za sprawę, która jest wyjaśniana”.

Jest naturalna praktyka tego rodzaju, że dokonuje się takich powołań generalskich wtedy, kiedy stanowisko czy funkcja determinuje to, że to powinna być osoba posiadająca stopień generalski.

Zastępca Szefa Kancelarii Prezydenta RP, Paweł Mucha

Odnosząc się do tych słów należy może zapytać o dwie kwestie. Po pierwsze, od kiedy wspomniane „stanowisko czy funkcja” jest etatem generalskim? Po wtóre, dlaczego zgodnie z tą logiką, na liście awansów nie znaleźli się pułkownicy Sił Powietrznych, którzy również służą na stanowiskach jakie winny być zajmowane przez generałów? Dotyczy to np. dowódców skrzydeł lotnictwa, a więc najwyższych w lotnictwie związków taktycznych, którym w wojskach lądowych odpowiadają brygady czy nawet dywizje. Trudno więc przyjąć wyjaśnienia prezydenckiej kancelarii.

Niebezpieczny sygnał

Cała ta sytuacja wysyła lotnikom bardzo niebezpieczne sygnały. Są to powody dla których należy wesprzeć wszelkie działania, które sprzyjać będą wyjaśnieniu kwestii bezpieczeństwa w Siłach Powietrznych RP i szerzej zawodności lub niezawodności sprzętu lotniczego. Inaczej możemy się spodziewać dalszych problemów, związanych nie tylko z ewentualnymi wypadkami, ale przede wszystkim z dalszą erozją wysoko kwalifikowanej kadry.

Jest to sytuacja, na która MON i Siły Zbrojne RP nie mogą sobie pozwolić. Szczególnie, przygotowując się do technologicznego, taktycznego i koncepcyjnego skoku, jakim będzie zapowiadane przez MON pozyskanie samolotów 5. generacji. Nie można wkraczać na całkowicie nowe obszary dysponując kadrą niepewną swego bezpieczeństwa i skuteczności systemu, strzegącego tej kluczowej w lotnictwie wartości.