



DOWÓDZTWO SIŁ POWIETRZNYCH

Warszawa dn. ...05.2010 r.



DOWÓDZTWO SIŁ POWIETRZNYCH

KANCELARIA TAJNA NR. 1

Nr. L-132/10
- 17. MAJ. 2010

v 00-912 Warszawa 65 v

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Pan Bogdan KLICH

**SZEF SZTABU GENERALNEGO
WOJSKA POLSKIEGO**

Gen. broni Mieczysław CIENIUCH

RAPORT O STANIE LOTNICTWA

Panie Ministrze, podjęcie decyzji o napisaniu raportu o stanie lotnictwa spowodowane było katastrofą samolotu Tu-154 M w dniu 10.04. br. W związku z powyższym chciałbym zameldować Panu Ministrowi rzeczywistą sytuację w Siłach Powietrznych. W mojej ocenie, wiedza na ten temat, może być pomocna w pełniejszym zrozumieniu przyczyn zaistniałej katastrofy, jak również pozwoli pełniej ocenić odpowiedzialność personalną poszczególnych osób funkcyjnych, bo jak przypuszczam, wkrótce to będzie zasadniczym przedmiotem działań struktur cywilnych i wojskowych resortu Obrony Narodowej, podobnie jak to miało miejsce po katastrofie samolotu CASA pod Mirosławcem 23.01.2008 roku.

Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że najczęściej przyczyny katastrof lotniczych są wynikiem splotu różnych okoliczności, bezpośrednich i pośrednich, rozłożonych w czasie, związanych z wieloma różnymi obszarami działalności służbowej. Można przyjąć, że podobny splot dramatycznych okoliczności doprowadził do ostatniej katastrofy, najtragiczniejszej w dziejach lotnictwa, najtragiczniejszej w dziejach Państwa Polskiego.

Przytaczam te fakty dlatego, aby wskazać także inne okoliczności, które przez wiele lat, pośrednio prowadziły do powolnej, ale systematycznej degradacji lotnictwa wojskowego. Chciałbym zaznaczyć również to, że stan lotnictwa wojskowego, nie odbiega znacząco od stanu całości lotnictwa państwowego, na co wskazuje wiele

ZASTRZEŻONE 1/12

DEWD 9/3/Z-2/10

innych osób, w tym również uznanych ekspertów lotnictwa. Dlatego też stan lotnictwa wymaga szerszego działania, znacznie wykraczającego poza Dowództwo Sił Powietrznych. W dotychczasowych działaniach niestety tego nie widać.

Siły Powietrzne, a poprzednio Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej, od drugiej połowy lat dziewięćdziesiątych znajdują się w stanie permanentnej restrukturyzacji, wiążącej się przede wszystkim ze stałą redukcją stanów osobowych, w wyniku której od stycznia 1995 roku do stycznia 2010 roku zredukowano stan osobowy jednostek z 72 617 żołnierzy do 26 051. Największa redukcja nastąpiła po 2002 roku, kiedy to w przeciągu dwóch lat zredukowano stan etatowy o prawie 10000 żołnierzy.

Doprowadziło to do zerwania więzi pokoleniowej. Miało również wpływ na funkcjonowanie jednostek we wszystkich obszarach działalności służbowej. Ten stan się pogłębia. Stan etatowy a stan faktyczny jednostek to w dalszym ciągu dwie różne sprawy, wynikające z nakładanych odgórnie limitów. Narzucony stan ewidencyjny dla jednostek Sił Powietrznych wynosi 17 428 przy obowiązującym stanie etatowym 26 005. Oznacza to, że w jednostkach brakuje prawie 9 000 żołnierzy, co przekłada się bezpośrednio na jakość realizowanych zadań.

Siły Powietrzne w ostatnim dziesięcioleciu były poddawane różnym eksperymentom organizacyjnym, w tym również eksperymentowi, który polegał na rozdzieleniu eskadr lotnictwa od baz lotniczych. Miało to miejsce w latach 1999 – 2000. Rozdzielenie baz lotniczych i eskadr, a następnie w 2007 roku rozformowanie Korpusów Obrony Powietrznej, spowodowało całkowite „rozwalenie” systemu szkolenia lotniczego, naruszenie jego strony metodycznej, jak również sparaliżowanie nadzoru nad samym szkoleniem lotniczym.

Dodatkowo, do 2005 roku, bazy lotnicze podporządkowane były dowódcy korpusu obrony powietrznej a eskadry lotnicze dowódcy brygady lotnictwa. Oznaczało to tyle, że bieżące problemy szkolenia lotniczego rozstrzygano na szczeblu korpusu a nie w jednostce, jak wskazywałaby logika.

Taki stan, mimo totalnej krytyki, również po katastrofie samolotu CASA 295M, dopiero teraz jest likwidowany. Kontynuacją tych zmian jest również reorganizacja struktur 36 spłt, planowana do wdrożenia w br. Będzie ona polegać na dostosowaniu struktury wewnętrznej 36 spłt pułku do rozwiązań sprawdzonych w bazach lotniczych

eksploatujących samoloty F-16 i przyjętych do realizacji w pozostałych jednostkach, w tym wdrożonych już w lotnictwie transportowym.

Niemniej jednak w dalszym ciągu 6 baz lotniczych, w lotnictwie bojowym i szkolnym, mimo licznych interwencji, wynikających przede wszystkim z rozpoczynającego się kolejnego roku szkoleniowego w lotnictwie, oczekuje na ostateczne wydanie etatu.

W wyniku zmian ustawowych, na przełomie 2003 i 2004 roku stan etatowy personelu latającego zmniejszył się o ponad 200 pilotów (z 834 do 632 pilotów). Jak wynika z obserwacji i sondaży przeprowadzonych w jednostkach lotniczych, jako jedną z wielu przyczyn tego niekorzystnego zjawiska, wskazywana jest ustawa pragmatyczna, wprowadzona w 2004 roku.

Ustawa ta, poprzez rozporządzenia około ustawowe, wprowadziła szereg ograniczeń, między innymi w zakresie: dodatków do uposażenia zasadniczego, obniżenia stopni etatowych, wprowadzenia obszarów stanowisk, itd., co skutkowało masowym odchodzeniem z wojska najbardziej wykwalifikowanego personelu.

W momencie rozpoczęcia funkcjonowania zapisów ustawy, w okresie 2003 – 2004 roku ze służby odeszło w pełni wartościowych 128 pilotów, z grupy najbardziej doświadczonych zawodowo, trzeba przy tym zauważyć, że w latach 2001 – 2002 odchodziło odpowiednio 25 i 26 pilotów.

Sytuacja ta zgodnie z przewidywaniami, jak również ostrzeżeniami kierowanymi z Dowództwa Sił Powietrznych, doprowadziła ostatecznie - poprzez odejście ze służby doświadczonych pilotów instruktorów, oficerów i podoficerów pionu dowodzenia oraz zabezpieczenia i ubezpieczenia lotów - do załamania systemu szkolenia lotniczego.

W przeciągu krótkiego okresu obniżył się średni wiek kadry, na przykład w grupie personelu latającego do 35 lat w 2004 roku. Dopiero po wielu działaniach stabilizujących sytuację kadrową, w tym między innymi wprowadzanie dodatków za wykonywanie lotów, korekt norm obsad etatowych sprzętu oraz inne podejmowane działania ustabilizowały sytuacją kadrową. Aktualnie w 2010 roku średnia wieku kadry wynosi prawie 38 lat. Obniżenie wieku kadry do 35 lat przedstawiano jako sukces, jako wzór godny do naśladowania. Dzisiaj, porównując ten stan z sytuacją w lotnictwie cywilnym, do którego odeszło z wojska większość kadry, widać że był to błąd.

Na funkcjonowanie Sił Powietrznych wpływa również ich poziom finansowania, który systematycznie się obniża. Analiza budżetu Sił Zbrojnych za ostatnie 10 lat, od 2000 roku wskazuje na jego systematyczną tendencję wzrostową z 13.8 mld. złotych w 2000 roku do 25.5 mld. w 2010 roku, co wskazuje na jego wzrost o 84 % . Nie przekłada się to jednak na wzrost budżetu Sił Powietrznych, czego w tej sytuacji można by oczekiwać. Niestety tak nie jest. Siły Powietrzne, od wielu lat, pozostają w systematycznym niedoinwestowaniu.

Budżet Sił Powietrznych od 2000 roku pozostał na niezmiennym poziomie, kształtuje się na poziomie 2 do 2.5 mld. złotych. Udział procentowy wydatków przeznaczonych dla Sił Powietrznych, w stosunku do budżetu MON wykazuje systematyczną tendencję spadkową z 16 % w 2001 roku do 9 % w 2009 roku i do 10 % planowanych w 2010 roku. Podobnie kształtują się wydatki na modernizację techniczną Sił Powietrznych. W przeciągu ostatnich 10 lat, od 2000 roku jest to suma oscylująca w granicach 800 mln. złotych. Logika wskazuje, aby wysokość budżetu Sił Powietrznych została zwiększona o wskaźnik wzrostu budżetu Sił Zbrojnych, to jest o 0.8 wartości budżetu z 2000 roku.

Dla porównania, procentowe udziały budżetów Sił Powietrznych w budżetach obronnych innych państw kształtują się na poziomie około 30 %. Taki procent budżetu stanowi niezbędne minimum utrzymania techniki bojowej. Powszechnie bowiem wiadomo, że ograniczenia budżetowe wpływają bezpośrednio na poziom eksploatacji statków powietrznych, stan techniki lotniczej i bezpieczeństwo wykonywanych zadań. Stan ten, w naszych Siłach Powietrznych, między innymi z powodu długotrwałego niedofinansowania jest zatrważający.

Zabezpieczenie środków finansowych na pokrycie potrzeb w zakresie eksploatacji techniki lotniczej – na podstawie danych IWSZ z 17.05. br - w ostatnim okresie, od 2008 roku wynosiło około 60 %, z tego w 2008 roku 81 %, w 2009 roku 23 %, w 2010 roku zabezpieczenie w wysokości 77 %, jednocześnie plan na 2011 rok wynosi jedynie 44 %. Taki poziom pokrycia potrzeb w zakresie zabezpieczenia sprawności statków powietrznych utrwała tylko stagnację w tym obszarze, a w żadnym wypadku nie przynosi poprawy. Odtworzenie stanu techniki lotniczej do wymaganego poziomu wymagałoby podwyższenia procentu zabezpieczenia potrzeb powyżej 100 % i to znacząco.

Zapowiadana decyzja o kolejnym zwiększeniu limitu paliw lotniczych, bez wzrostu nakładów na eksploatację statków powietrznych pozostaje tylko zabiegiem socjotechnicznym. Już w 2009 roku na planowane 41436 ton paliwa lotniczego wykorzystano 38581 ton, co stanowiło 93 %. Na wyższe wykorzystanie limitu przydzielonych nie pozwalał stan techniki lotniczej. Dlatego też, bazując na doniesieniu Rzeczpospolitej o planowanym zwiększeniu ilości paliw do 53000 ton, jeżeli są takie rzeczywiste zamiary MON, to jest to manipulowanie opinią publiczną zwłaszcza, że decyzja ta nie była konsultowana z Dowództwem Sił Powietrznych

Przyjmowany procent sprawności statków powietrznych decyduje o dostępnych reśursach eksploatacyjnych, które warunkują możliwość realizacji szkolenia lotniczego w jednostkach, jak również wykonywania nalotu operacyjno – usługowego na rzecz innych dysponentów nalotu. W tym obszarze, mimo wszystko, obserwuje się znaczący wzrost nalotu globalnego i operacyjno usługowego. Odbywa się to ogromnym, niedocenianym wysiłkiem personelu technicznego i swoistym kanibalizmem technicznym.

Nie można wykluczyć również negatywnego wpływu na stan techniki i eksploatację statków powietrznych przeniesienia pionu techniki lotniczej wraz z głównym inżynierem Wojsk Lotniczych w 2007 roku do Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych (IWSZ). To posunięcie, w warunkach trwającego już niedofinansowania techniki lotniczej, znacząco ograniczyło dowódcy Sił Powietrznych elastyczność reagowania, a przynajmniej spowolniło proces reagowania na powstające problemy i niedostatki w obszarze eksploatacji techniki lotniczej.

Stan ilościowy statków powietrznych od 1996 roku zmniejszył się z ogółem 842 statków powietrznych do 332 statków powietrznych aktualnie eksploatowanych w Siłach Powietrznych. Średnia wieku eksploatowanych statków powietrznych wynosi, odpowiednio:

- w grupie samolotów transportowych - na 45 statków powietrznych - 18 lat (poniżej 10 lat jest tylko 28 statków powietrznych – CASA i M-28);
- w grupie samolotów bojowych i szkolno – bojowych - na 211 statków powietrznych - 19 lat;
- w grupie śmigłowców – na 76 statków powietrznych – 18 lat.

Wiek statków powietrznych, jak i procent zabezpieczenia środków finansowych na ich eksploatację, ma bezpośredni wpływ na ogólną sprawność

techniczną statków powietrznych, która w skali roku nie przekracza 50%, w szczególnie drastycznych przypadkach sprawność techniczna jest jeszcze mniejsza, jak na przykład samoloty ORLIK – 28 %, Mi-8 35 %, samoloty Bryza - 41 % (dane z 15. 05. br).

Odrębnego potraktowania wymaga również program samolotu C-130, - podpisany w 2004 roku, który miał poprawić sytuację w lotnictwie transportowym. Realizacja programu pokazała jednak, że wykorzystanie tego samolotu do lotu w latach 2009 i 2010 wynosiło zaledwie 27 % ogólnego czasu. W pozostałym czasie w 34 % realizowane były obsługi, a w 29 % samolot był niezdolny do lotu. Ogółem na planowanych w ramach kontraktu 600 godzin lotu rocznie, samolot spędził w powietrzu nieco ponad 150 godzin.

Pogorszenia sytuacji w lotnictwie Sił Powietrznych należy oczekiwać po 2012 roku, kiedy to większość samolotów SU 22, TS – 11 i Jak –40 zakończy służbę. Jak na razie, mimo monitów, nikt nie podejmuje decyzji co dalej, jakby problemu w ogóle nie było.

Nalot za Siły Powietrzne w 2004 roku wynosił 28 895 godzin, przy stanie ewidencyjnym 561 pilotów oraz 498 statkach powietrznych. Był to najniższy nalot w ostatnim dziesięcioleciu. Realny wzrost nalotu odnotowano w latach 2007 – 2009, który wynosił odpowiednio w roku: 2007 rok 35625 godzin, przy stanie ewidencyjnym pilotów 514 oraz 409 statkach powietrznych; w 2008 37189 godzin, przy stanie ewidencyjnym 488 pilotów oraz 374 statkach powietrznych oraz w 2009 rok 37 607 godzin, przy stanie ewidencyjnym 514 pilotów oraz 333 statkach powietrznych.

Powyższe dane, dosyć wyraźnie wskazują, że mimo ograniczeń sprzętowych i finansowych, dzięki wysiłkowi personelu jednostek Sił Powietrznych, systematycznie wzrasta ilości wykonywanych zadań lotniczych, a tym samym statystycznie wzrasta nalot na pojedynczego pilota, w omawianym okresie ten nalot wzrósł z 44 godzin w 2004 roku do 74 godzin w 2009 roku. Postępujący wzrost nalotu pozwala na wyższy poziom zaspokojenia potrzeb transportu lotniczego na rzecz różnych dysponentów nalotu operacyjno – usługowego oraz na właściwą realizację zadań wynikających z potrzeb obronności RP.

Wzrostowa tendencja nalotu została od 2007 roku utrwalona. Wiąże się to jednak z proporcjonalnie wyższym obciążeniem personelu latającego, technicznego i zabezpieczającego. Problem ten podnoszono również po katastrofie samolotu

CASA 295 M w dniu 23 stycznia 2008 roku. Wówczas, wniosek jaki nasuwał się samoistnie, a nie był należycie oceniony, wynikał z nadmiernego obciążenia 13 eskadry lotnictwa transportowego. Eskadra na planowane w 2007 roku 4500 godzin nalotu wykonała 5913,09 godzin nalotu ogólnego, co stanowiło 131 % planu, zaś na samolocie CASA, co jest istotą sprawy, wykonano 3931, 30 godzin nalotu, co stanowiło 156 % planu.

Największe przekroczenie planu nastąpiło na rzecz Dowództwa Operacyjnego Sił Zbrojnych, gdzie na planowane 1500 godzin eskadra zrealizowała 2811,08, co stanowiło 187 % planu. W ramach zabezpieczenia PKW, w rejonach objętych konfliktem zrealizowano 111 zadań. Powodowało to niewątpliwie przeciążenie personelu, co mało kto bierze pod uwagę.

Mimo systematycznego wzrostu ilości zadań transportowych na rzecz Sił Zbrojnych oraz innych dysponentów nalotu operacyjno usługowego, nie podjęto decyzji o zwiększeniu do 16 liczby statków powietrznych CASA 295M, mimo takich wniosków dowódcy Sił Powietrznych, przedstawianych w czasie meldowania zamiaru do szkolenia w 2008 roku.

W tym samym okresie, mimo protestów ze strony Sił Powietrznych, zmniejszono ilość planowanych do zakupu samolotów M-28 Bryza z 12 planowanych pierwotnie do 8 samolotów, które będą wdrażane w latach 2010 – 2014. Zmniejszenie ilości samolotów odbyło się w okolicznościach dość głośnych i absurdalnych podejrzeń oraz przesłuchań przez żandarmerię wojskową.

Zakup samolotów M-28 Bryza, w takiej ilości jak pierwotnie planowano, wynikał między innymi z potrzeb zabezpieczenia przewozu najważniejszych osób w państwie na krótkich dystansach.

Nierozwiązanym problemem dla Sił Powietrznych pozostaje zakup samolotów długo i średniodystansowych. Kolejni dowódcy SP, przy każdej okazji wskazywali na takie potrzeby, jednak do chwili obecnej nie wypracowano satysfakcjonującego rozwiązania. Nie przyniosły też rezultatu wielokrotnie podejmowane próby zastąpienia samolotów Jak-40 samolotami o wyższym stopniu nowoczesności.

W 1999 roku powstał nawet „Zespół do wyboru samolotu dyspozycyjnego do lotniczych przewozów VIP” (powołany stosowną decyzją MON), który przedstawił koncepcję pozyskania 6 nowych samolotów średniodystansowych, jednak prace w tym zakresie zaniechano. Kolejne podejmowane procedury kończyły się również

niczym. Ponownie, 3 lipca 2007 roku podjęto działania na rzecz zakupu samolotów przeznaczonych do przewozu VIP. Wówczas, w wyjątkowo krótkim czasie, bo do 24.08.2007 roku, doszło do opracowania i dwuetapowego uzgodnienia oraz zatwierdzenia przez Radę Uzbrojenia nowych WZTT na średni samolot do przewozu VIP. Do 28.02.2008 roku przygotowano również dokumentację do ogłoszenia przetargu, jednak z powodu braku decyzji o sfinansowaniu zakupu, do przetargu nie doszło.

Podjęmowano jeszcze wiele różnych prób rozwiązania problemu, między innymi zmniejszenia ilości samolotów z 6 pierwotnie planowanych do 3, pismo Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów nr BTA-851-4(4)/08 z 28.08.2008 r. Pisma Podsekretarza Stanu ds. Uzbrojenia i Modernizacji w MON nr 448 i 449/IX/DZ polecające przygotowanie nowych WZTT na 3 samoloty używane i jeden nowy. Dokumenty opracowano i rozpoczęto proces ich uzgadniania, jednak ten proces przerwano. Ponownie proces uruchomiono w drugim kwartale 2009 roku na podstawie decyzji nr 220 Ministra Obrony Narodowej z dnia 2.07.2009 roku oraz decyzji nr 287 Ministra Obrony Narodowej z dnia 28.08.2009 roku, jako proces mający na celu leasing dwóch samolotów Embraer, były kolejne próby, również przerywane, ostatecznie w połowie kwietnia 2010 roku.

Ostatecznie zdecydowano się na pozyskanie 1200 godzin nalotu w ramach czarteru samolotów Embraer, co zdaniem Dowództwa Sił Powietrznych, jedynie oddala problem, ale go nie rozwiązuje. Przyjęte rozwiązanie, w zasadzie nie różni się niczym od wykorzystania samolotów rejsowych, bo jednakowo nie pozwoli na realizację przewozu najważniejszych osób w państwie do obszarów objętych konfliktem lub na lotniska inne niż komunikacyjne. Doświadczenie Sił Powietrznych wskazuje, że tego typu zadania stanowią 30 - 40 % ogólnej liczby wykonywanych zadań.

Szczególnie istotne znaczenie dla systemu szkolenia lotniczego, tak mocno poddawanego ostatnio krytyce, ma wycofywanie po 2012 roku samolotów TS-11 Iskra, które mimo niedawno obchodzonego 50-lecia eksploatacji, w dalszym ciągu stanowi podstawowy samolot szkolenia zaawansowanego. Miał je zastąpić nowo pozyskany samolot klasy LIFT, proponowany jako wynik analiz eksperckich zaprezentowanych w opracowanej przez zespół powołany decyzją Ministra Obrony

Narodowej nr 262/MON z dnia 5 czerwca 2007 roku „Koncepcji szkolenia personelu latającego Sił Zbrojnych RP”.

Koncepcja, jako dokument analityczny, kompleksowo oceniająca potrzeby personelu latającego na kolejne lata, stan techniki lotniczej i perspektywy jej dalszej eksploatacji, proponowała szczegółowe rozwiązania w zakresie systemu szkolenia, w tym między innymi:

- reorganizację systemu szkolenia z 5.5 do 4 lat;
- rozpoczęcie procesu pozyskiwania samolotu klasy LIFT;
- pozyskanie zamiennika w miejsce kończących resurs samolotów SU-22;
- pozyskanie samolotów M-28 w miejsce kończących resurs samolotów An-2.

Przedmiotowa koncepcja została zatwierdzona przez dwóch Ministrów Obrony Narodowej Panów Aleksandra Szczygło i Bogdana Klicha, była również prezentowana na posiedzeniu Sejmowej Komisji Obrony Narodowej. Uzyskała powszechną akceptację i miała być podstawa systemowych zmian w lotnictwie, w tym również pozyskania, jakże potrzebnego samolotu szkolenia zaawansowanego.

Opracowywanie dokumentacji i przygotowywanie przetargu na samolot klasy LIFT trwa nieprzerwanie od 14 marca 2008 roku, a zapoczątkowane było pismem Szefa Sztabu Generalnego WP do Ministra Obrony Narodowej nr 354/08. Opracowane WZTT, od 2008 roku ze względów proceduralnych, formalnych lub szczegółów zamówienia, dwukrotnie przechodziły proces uzgodnienia w resorcie ON i akceptacje Rady Uzbrojenia. Ostatecznie zostały zatwierdzone przez gestora w lutym 2010 r. Biorąc pod uwagę czteroletni cykl pozyskania samolotu LIFT, to mimo rozpoczęcia prac przygotowawczych, działania w tym zakresie są spóźnione co najmniej o dwa lata.

W tym kontekście coraz trudniej jest godzić się z sytuacją prezentowaną przez różne gremia i zespoły eksperckie, których jedynym celem jest poważenie wysiłku personelu jednostek Sił Powietrznych.

Dowództwo i jednostki Sił Powietrznych, pracują pod systematyczną presją. W okresie ostatnich trzech lat, od 2007 do 2009 roku, między innymi w związku z katastrofą samolotu CASA było poddawane permanentnym kontrolom, w różnych obszarach działalności służbowej, przez różne szczeble organizacyjne. Ogółem w wymienionym okresie przeprowadzono 104 kontrole, z tego w 2007 roku 37 kontroli (25 ze szczebla nadrzędnego), ocena ogólna 4.00, w 2008 roku 64

kontrole (37 ze szczebla nadrzędnego), ocena ogólna 3.80 oraz w 2009 roku 25 kontroli (13 ze szczebla nadrzędnego), ocena ogólna 4.00.

* * *

Sytuacja w 36 specjalnym pułku lotnictwa transportowego nie odbiega w istotny sposób od sytuacji w Siłach Powietrznych, pod względem kadrowym również. Powodów odchodzenia z wojska wyszkolonych pilotów należy upatrywać (poza wspomnianą już ustawą) w dużej konkurencyjności cywilnych firm lotniczych, oferujących lepsze warunki pracy i korzystniejsze rozwiązania płacowe.

Konsekwencją drenażu pilotów wojskowych przez podmioty cywilne było odejście z 36 splł w 2008 roku i na początku 2009 roku 12 doświadczonych pilotów, w tym dowódcy 36 splł płk Pietrzaka oraz dowódcy eskadry ppłk Macieszczyka, którzy byli jednocześnie jedynymi dowódcami załóg, a płk Pietrzak dodatkowo jedynym instruktorem na Tu – 154 M. Z tego też powodu szkolenie nowych załóg – kpt. Pietruczyka i mjr Protasiuka było realizowane w trybie „alarmowym”, przy jednym dostępnym samolocie, przez instruktorów (płk Pietrzaka i ppłk Macieszczyka) będących na etapie wypowiedzenia.

Kształtowaniu warunków pracy nie sprzyja atmosfera wokół 36 splł. Do chwili obecnej w pułku złożono 6 wypowiedzeń stosunku służbowego, w tym 5 wypowiedzeń po katastrofie.

W ostatnich 10 latach 36 splł dowodzili płk Robert Latkowski w latach 1986 - 1999, pilot klasy mistrzowskiej, wyszkolony na samolocie Tu-154 i Jak-40, dowodzenie obejmował w wieku 45 lat. Następnie ppłk. Krzysztof Matuszczyk w latach 1999 – 2003, pilot klasy mistrzowskiej, wyszkolony na samolocie Tu-154 i Jak-40, dowodzenie obejmował w wieku 40 lat. W 2003 roku dowodzenie objął płk Tomasz Pietrzak, pilot klasy mistrzowskiej, wyszkolony na samolocie Tu-154 i Jak-40, dowodzenie obejmował w wieku 37 lat, aktualnie obowiązki pełni płk Ryszard Raczyński, obowiązki objął w wieku 44 lat. Jak wynika z powyższego, średnia wieku pełniących obowiązki dowódcy pułku jest podobna, wynosi powyżej 40 lat, za wyjątkiem płk Pietrzaka, który obejmował dowodzenie w czasie wchodzącej ustawy pragmatycznej.

Na początku 2010 roku w 36 splt służbę pełniło 18 pilotów wykonujących loty na samolocie Jak-40, pięciu z nich wykonywało również loty na samolocie Tu-154. Średnia wieku pilotów wykonujących loty na tych dwóch typach statków powietrznych wynosiła w 2009 roku 35 lat i 6 miesięcy, w 2004 roku było to 34 lata i 3 miesiące. Powyższe wskazuje na to, że załoga feralnego lotu samolotu pod względem doświadczenia nie odbiegała od średniej w pułku. Należy dodać również, że średnia personelu 36 splt nie odbiega od średniej wieku całości personelu Sił Powietrznych. Przeciętny nalot personelu latającego wynosi około 80 godz. (za 2009r). Na 58 pilotów 44 wyszkolonych jest we wszystkich warunkach.

Realizacja szkolenia lotniczego w pułku determinowana jest przede wszystkim dostępnością statków powietrznych, wynikającą przede wszystkim z ich wyeksploatowania. Średnia wieku statków powietrznych w 36 splt wynosi odpowiednio w grupie samolotów transportowych 19,5 roku, w grupie śmigłowców 23 lata.

Na 17.05 na 21 statków powietrznych dostępnych jest jedynie 5, są to 1xM-28, 2xJak-40, 1xMi-8, 1xWV-3, pozostałe 5 na obsłudze okresowych, 3 na remoncie, 1 katastrofa, 2 na reklamacji, 5 usuwanie bieżących niesprawności oraz oczekiwanie na części zamienne. Taka sytuacja utrzymuje się od wielu lat, między innymi w tej sprawie kierowano, poprzez Ministra Obrony Narodowej, projekt pisma do Prezesa Rady Ministrów w tej sprawie nr wych. 419/08 z 26. 03. 2008 roku.

Wnioski

1. Sytuacja w Siłach Powietrznych jest wynikiem głębokich zmian formalno – prawnych i organizacyjnych jakie miały miejsce na przestrzeni ostatnich dwudziestu lat w Siłach Zbrojnych i w Siłach Powietrznych.
2. Działania kadrowe podjęte w wyniku wprowadzenia ustawy pragmatycznej i wynikającym z niej obniżeniem stopni etatowych we wszystkich grupach osobowych, spowodowało odejście do cywila w latach 2003.– 2004 oraz w 2008 roku najbardziej doświadczonego i wartościowego personelu jednostek Sił Powietrznych, czego konsekwencją było zerwanie więzi pokoleniowych i powolna degradacja systemu szkolenia i poziomu wykonywania zadań;
3. Siły Powietrzne znajdują się w stanie permanentnego niedofinansowania, trwającego przynajmniej od ostatnich 10 lat i bez radykalnego wzrostu nakładów

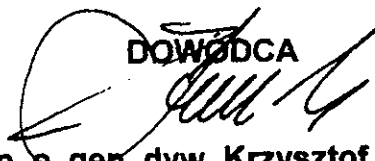
ZASTRZEŻONE

Egz. Nr

we wszystkich obszarach działalności jednostek nie ma szans na szybkie i odwrócenie postępującego regresu.

4. Problemem najbliższych kilku lat będzie postępująca dekapitalizacja statków powietrznych, w tym zwłaszcza w lotnictwie szkolnym, transportowym i bojowym, przy średniej wieku statków powietrznych, sięgającej 20 lat, będzie coraz trudniej zapewnić wymagany poziom bezpieczeństwa podczas realizacji zadań.
5. Do najpilniejszych potrzeb w lotnictwie wojskowym należy doprowadzenie do finału zakupu samolotów do przewozu najważniejszych osób w państwie, dokupienie kolejnych samolotów M-28 Bryza, samolotów CASA – 295 M, samolotu szkolenia zaawansowanego oraz samolotów zamienników samolotu Su-22 wykorzystywanego dla bliskiego wsparcia CAS.
6. Koniecznym jest również podjęcie decyzji, pozostających poza obszarem kompetencji Dowództwa Sił Powietrznych, w zakresie przyszłości kontraktu C-130, jeżeli miałby on funkcjonować jak dotychczas, przy takim poziomie sprawności technicznej, to należałoby zastanowić się nad sensem jego dalszej realizacji.

Jednocześnie, w świetle przedstawionych powyżej faktów, podjąłem decyzję o zakończeniu zawodowej służby wojskowej z końcem września. Stosowne wnioski przesyłam Panu Ministrowi w trybie ustawowym, w dniu 17.05.2010 r.


DOWÓDCA

cz. p. o. gen. dyw. Krzysztof ZAŁĘSKI

Wykonano w 3 egz.

Egz. Nr 1: a/a

Egz. Nr 2: Minister Obrony Narodowej

Egz. Nr 3: Szef Sztabu Generalnego WP

Wykonał: gen. dyw. Krzysztof ZAŁĘSKI

Sporządził: gen. dyw. Krzysztof ZAŁĘSKI