



Co dalej z **VIP**-ami?

Szef MON, wicepremier Tomasz Siemonek ogłosił decyzję o uruchomieniu procedury zakupu dwóch samolotów dla VIP-ów w ramach przyjętego przez Radę Ministrów planu wzmocnienia bezpieczeństwa państwa. Mają to być dyspozycyjne odrzutowce z kabiną o 12-14 miejscach, będące w stanie przewieźć ośmioro pasażerów na dystansie ok. 8000 kilometrów, a więc np. na drugą stronę Atlantyku. Zakup miałby być sfinalizowany już w tym roku. Siemonek powiedział, że zamiarem Ministerstwa Obrony Narodowej jest, aby nowe samoloty należały do wojska i były pilotowane przez wojskowe załogi.

Nowe maszyny mają być eksploatowane równolegle z samolotami średniej wielkości Embraer 170, które w ramach umowy obowiązującej do roku 2017 są czar-

Podstawowe pytanie, na które należy znaleźć odpowiedź to nie – *czym* będą latały najważniejsze osoby w państwie, – ale *кто* je będzie wozil

terowane od PLL LOT. Docelowo wszystkie potrzeby najwyższych władz w zakresie transportu powietrznego mają zaspokajać samoloty należące do wojska, które dzięki wyposażeniu w specjalne systemy łączności mogłyby pełnić rolę latających centrów kierowania państwem w razie kryzysu. Według prezydenta Bronisława Komorowskiego, decyzja o zakupie większych samolotów powinna zapasć po najbliższych wyborach parlamentarnych i prezydenckich.

Ogłoszone przez ministra Siemoneka rozpoczęcie procedury zakupu odrzutowców dyspozycyjnych to już

kolejne podejście

do tematu. W latach 2013 i 2014 MON ogłaszało przetargi na wyczarowanie dwóch małych samolotów do przewozu naj-

ważniejszych osób w państwie. Specyfikacja obejmowała napędzane co najmniej dwoma silnikami turbodrzutowymi maszyny zabierające 12-19 pasażerów, mające umożliwiać loty transatlantyczne bez międzylądowania z co najmniej ośmioma pasażerami i bagażem (wymagany zasięg – minimum 5000 km) i mające prędkość przelotową co najmniej 800 km/h. Dodatkowe wymagania określały datę produkcji nie wcześniejszą niż 1 czerwca 2004 oraz łączność satelitarną w części pasażerskiej na każdym etapie lotu, postoju, startu i lądowania. Pierwszy został unieważniony, ponieważ jedyna oferta została uznana za zbyt drogą. Drugi anulowano, bo stanęły do niego dwie firmy, a wymagano udziału co najmniej trzech. W tej sytuacji Inspektorat Uzbrojenia MON zarekomendował zakup samolotów zamiast czarteru.



W grudniu ub. r. minister obrony narodowej poinformował, że MON zamierza kupić dwa małe samoloty do przewozu najważniejszych osób w państwie. Tym samym temat przewozu VIP powraca.

foto: Michal Setlak

Wydawałoby się, że problem przewozu VIP jest na najlepszej drodze do rozwiązania. Tymczasem jednak podstawowe pytanie, na które należy znaleźć odpowiedź nie brzmi „czym będą latały najważniejsze osoby w państwie”, ale

kto

je będzie woził. Nie chodzi tu jedynie o pilotów, ale o całą organizację odpowiedzialną za realizację przewozu najważniejszych pasażerów – bo zadania te należy traktować przede wszystkim jako pasażerski przewóz lotniczy ze wszystkimi tego konsekwencjami. Obecna sytuacja, gdy loty HEAD realizuje certyfikowany przewoźnik PLL LOT, gwarantuje zachowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa. Samoloty obsługiwane są przez certyfikowane organizacje, spełniające międzynarodowe standardy, pilotują je doświadczone załogi, starannie dobrane z spośród licznej kadry LOT i znajdujące się w ciągłym treningu (w tym symulatorowym). Właśnie

dobór załóg

musi być kluczową sprawą przy organizowaniu transportu najważniejszych osób w państwie. Jak już zaznaczyłem, mimo swej specyfiki loty HEAD to jednak w gruncie rzeczy lotniczy przewóz pasażerów, realizowany w międzynarodowej

Pilotami w lotach HEAD muszą być osoby starannie dobrane i sprawdzone, zarówno pod względem lotniczym, jak i osobowościowym

przestrzeni powietrznej – dlatego powinni je wykonywać piloci z licencjami liniowymi (ATPL). Muszą to być osoby starannie dobrane i sprawdzone, nie tylko pod względem lotniczym, ale i osobowościowym. Ludzie ukształtowani lotniczo, ustabilizowani rodzinnie, stabilni emocjonalnie – raczej koło pięćdziesiątki, niż po trzydziestce. W kokpicie samolotu prezydenckiego nie jest potrzebna odwaga, zdolność improwizacji, czy nawet sztuka pilotażu – ważna jest wiedza, umiejętności, doświadczenie, asertywność.

Z doświadczeń operacyjnych wynika, że na każdy samolot powinny przypadać po cztery dwuosobowe załogi, co przy dwóch maszynach daje 16 pilotów – najlepiej kapitanów, latających w zależności od potrzeb zarówno na lewym, jak i prawym fotelu. Muszą mieć zapewnione godne (czyli porównywalne do oferowanego przez linię) wynagrodzenie, skonstruowane tak, by uniknąć wyścigów po nalot i wynikające z niego apatyzje. Swoje wymagania dołoży do tego ABW, która zgodnie z przepisami sprawdza wszystkie załogi lotów HEAD.

W podsumowaniu pierwszego tekstu o katastrofie smoleńskiej (PLAR 5/2010) zawarłem

pytanie

czy najważniejsze osoby w państwie powinno wozić wojsko. Od 2010 roku sytuacja w Siłach Powietrznych radykalnie się poprawiła dzięki wdrażaniu zaleceń zawartych w Raporcie Millera, jednak zanim nowe samoloty rozpoczną loty HEAD, należy zweryfikować szereg istotnych warunków. Czy obowiązujące przepisy gwarantują sprawne funkcjonowanie organizacji realizującej bezpieczne przewożenie pasażerów? Dalej – czy wojsko będzie w stanie zapewnić odpowiednie załogi latające? Oczywiście, są w wojsku doskonali piloci samolotów transportowych, latający na M28, C295 czy C130. Jednak czy znajdzie się wśród nich odpowiednia liczba spełniających wspomniane powyżej kryteria? Jeśli tak, konieczne będzie ich wielomiesięczne przeszkolenie liniowe, nauka zgodnie z instrukcjami dla danego typu!) i... reorientacja priorytetów z wykonania misji na bezpieczeństwo.

foto: Michal Setlak



Jednym z głównych kryteriów przy wyborze samolotu musi być możliwość prowadzenia szkoleń symulatorowych, których zabrakło w 36 SPLT. Na zdjęciu – kokpit Tu-154M nr 102



foto: Michał Setlak

Gdy do 36 SPLT wprowadzono Tu-154M, ich piloci mieli bezcenną możliwość treningu w załogach PLL LOT, które wówczas eksploatowały takie same samoloty

Jeśli załóg będzie zbyt mało – konieczne będzie pozyskanie pilotów liniowych z rynku (rzecz jasna, przez zapewnienie odpowiedniej gratyfikacji), którym z kolei trzeba będzie zapewnić odpowiednie przeszkolenie wojskowe. Druga sprawa to

szkolenie i trening

załóg w ramach nowej jednostki. Najrozsądniejszym rozwiązaniem wydaje się działanie według cywilnych przepisów OPS, według których załogi dwa razy w roku przechodzą szkoleniowe i egzaminacyjne sesje symulatorowe. Jeśli przewoźnikiem będzie organizacja cywilna, sprawa jest oczywista, jeśli zaś wojskowa, jej regulamin powinien być praktycznie kopią OPS – ze zmianami w zakresie niektórych ograniczeń, w szczególności dotyczących lotów na lotniska wojskowe. Kolejną rzeczą, na którą mało kto zwraca uwagę, jest

zapewnianie zdadności

do lotu. Nie twierdzą bynajmniej, że wojskowi mechanicy nie będą w stanie tego robić. Problem polega na czym innym: jeśli będzie się tym zajmować organizacja nieposiadająca certyfikatu EASA,

**Już teraz
trzeba budować
organizację,
która będzie
eksploatować
nowe samoloty
– czasu jest
bardzo mało**

samoloty będą miały „dziurę w zyciorysie”, skutkiem czego staną się praktycznie niesprzedawalne. W efekcie państwo straci możliwość odzyskania choć części z grubych milionów dolarów, za które kupimy nowe maszyny, gdy kiedyś nadejdzie czas na wymianę floty.

Jeśli więc zdecydujemy się powierzyć przewozy HEAD Siłom Powietrznym czy np. lotniczej jednostce utworzonej w strukturach BOR, nie ulega wątpliwości, że brzmie

ostatni dzwonek

– już teraz trzeba budować organizację, która będzie eksploatować nowe samoloty. Wybierać i szkolić personel. Dbać o certyfikaty. Tworzyć instrukcje obsługi technicznej i operacyjnej, ukierunkowane na bezpieczeństwo i zgodne z międzynarodowymi standardami. Pracy jest mnóstwo, a czasu bardzo mało.

Michał Setlak

Koszty zapewnienia komfortu w kabinie są śmiesznie małe w porównaniu z kosztami utrzymania organizacji przewozowej



foto: Michał Setlak