

Lotnicy uciekają pieszo

16 lipca 2010

Tu-154 już spadł. Teraz kolej na F-16.

Jakiś czas temu zrobił się szum, gdy opinia publiczna usłyszała, że wielu lotników 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego – przewożącego najwyższych dostojników państwowych – zamierza przejść do cywila. Pogłoski te dementowali minister obrony narodowej i szef Sztabu Generalnego. Tyle że ucieczka z 36. pułku to ani jedyny, ani najważniejszy problem polskiego lotnictwa wojskowego.

WŁADCY JASTRZĘBI

Elita lotnictwa to około 300 żołnierzy pełniących służbę w dwóch bazach lotniczych – w Krzesinach pod Poznaniem i w Łasku pod Łodzią. Obsługują oni najnowocześniejszą broń polskiej armii – samoloty F-16. W Krzesinach stacjonują dwie eskadry „jastrzębi”, w sumie 36 samolotów. W Łasku jest jedna eskadra, czyli 16 myśliwców. Żołnierze z Łaska strzegą wschodniej granicy Unii Europejskiej będącej zarazem wschodnią flanką NATO i odbywają loty patrolowe nad Litwą, Łotwą oraz Estonią. Żołnierze z Krzesin przygotowują się do swojej pierwszej misji wojennej. W ślad za załogami polskich śmigłowców i jednej transportowej CASY mają lecieć na wojnę do Afganistanu. Czy polecą? Nie wiadomo. Tak samo, jak nie wiadomo, czy długo jeszcze żołnierze z Łaska będą wykonywali loty patrolowe. Sytuacja wszystkich trzech polskich eskadr myśliwskich F-16 jest rozpaczliwa. Przyczyny rozpacz są złożone. Najprościej można je scharakteryzować, używając następującego klucza: honor, godność, głupota, pieniądze i śrubki.

PIŁOCI ODLATYWACZE

Honor i godność to słowa tak wyświechtane, że aż głupio ich używać. Ale skoro wojskowi od nich zaczynają rozmowę, to chyba dla nich coś znaczą. – Żołnierz ma prawo być dobrze

dowodzonym. Tymczasem dowodzenie polega dziś na upodlaniu żołnierzy. Upodlani są podoficerowie z obsługi technicznej „jastrzębi”, oficerowie, którzy na nich latają, a nawet dowódcy naszych baz – mówi rozmówca „NIE”. Imienia, nazwiska i stopnia nie podamy. – Na czym polega to upodlanie? – Okłamują nas, trzymają w niepewności, okradają i każą takie rzeczy robić z naszymi „jastrzębiami”, że człowiekowi płakać się chce – twierdzi nasz informator. Dlatego wielu pilotów i techników zastanawia się nad odejściem. Przykład dało kilku wysokich oficerów różnych rodzajów wojsk, którzy tuż po katastrofie smoleńskiej postanowili przejść na emeryturę. Porzucali służbę przekonani, że od 1 stycznia przyszłego roku zaczną obowiązywać zmiany w ustawie emerytalnej, które zmieniają zasady naliczania emerytur wojskowych na mniej korzystne. Choć minister Bogdan Klich to dementował, wojskowi nie uwierzyli. Wnioski o przejście do cywila przygotowało m.in. pięciu najbardziej doświadczonych pilotów F-16 z Łaska, a nawet sam dowódca bazy w Łasku, który został mianowany na to stanowisko w styczniu. Dużo liczniejsza grupa tych, którzy myśleli o odejściu do cywila, była w Krzesinach. Tam bowiem są bardziej doświadczeni piloci i technicy, mają więcej wylatanych godzin, dłuższą wysługę lat, częściej więc posiadają pełne uprawnienia emerytalne. Gdyby wszyscy, którzy to rozważali, zdecydowali się opuścić armię, sytuacja trzech polskich eskadr F-16 byłaby dramatyczna. Do 31 maja stosunkowo niewielu żołnierzy z baz F-16 zdecydowało się na ten ruch, ale nie wiadomo, co będzie dalej. Na pewno nie jest tak, jak twierdził na konferencjach prasowych minister Klich, że tylko nieliczna garstka zawodowych żołnierzy myśli o zdjęciu munduru. Determinacja była ogromna we wszystkich jednostkach wojskowych. Tak ogromna, że jeden z członków załogi polskiej CASY latającej w Afganistanie zatelefonował do kolegów w Polsce, prosząc o to, by w jego imieniu taki wniosek złożyli.

FRUWAJĄCY BUCHALTERZY

W USA szkoliła się większość techników z Krzesin; ci z Łaska w

większości byli szkoleni już w Polsce. Mówiąc najogólniej, chodzi o to, by przy obliczaniu podstawy emerytury nie brać pod uwagę dodatków specjalnych. W przypadku techników jest to tzw. beton (w oficjalnej terminologii BOS – bezpośrednia obsługa sprzętu lotniczego), a w przypadku pilotów tzw. lotka, czyli liczba wylatanych godzin. Dodatek za „beton” wynosi od 150 do 600 zł miesięcznie, zależnie od wysługi lat. „Lotka” jest warta więcej. Pilot może z tego tytułu otrzymywać nawet ponad 2 tys. zł miesięcznie. Nietrudno więc stwierdzić, że piloci mieli więcej do stracenia niż technicy. – Zamiast zająć się obsługą samolotów i lataniem, mamy głowy zajęte myśleniem o przyszłości. Atmosfera jest ponura – mówi nasz rozmówca. Jak gdyby nie dość było straszenia zmianą przepisów emerytalnych, technicy robieni są w wała. Dodatek za „beton” obowiązywał przez całe dziesięciolecie – zabrano go w 2004 r. W 2007 r. dodatek został przywrócony, ale płacono im mniej, niż powinni dostawać. Do sądów trafiły pozwy poszkodowanych techników. Armia przegrała już kilka procesów i musiała wyrównać zaległości wraz z odsetkami za zwłokę. Kantowani są podoficerowie, którzy służbę w lotnictwie zaczęli nie jako żołnierze zawodowi, lecz jako zwykli poborowi odbywający nadterminową zasadniczą służbę wojskową. Nieważne, że taki żołnierz zajmuje się obsługą myśliwców np. od 15 lat. Ważne, kiedy został żołnierzem zawodowym. Jeśli został nim 6 lat temu, to uznaje się, że tylko tak długo miał styczność z myśliwcami. Dzięki takiemu zabiegowi można mu płacić mniej.

NAZIEMNI SAMOŁOTOŻERCY

Założmy, że zestresowani piloci i technicy nie zdecydują się porzucić służby. Będą narzekać, ale zostaną. To wcale jeszcze nie oznacza, że F-16 nadal będą latały. Myśliwce te mogą latać, dopóki się nie zepsują. Zepsute trzeba naprawić, a z tym jest spory problem, który polega na braku części zamiennych. Na niektóre czeka się nawet rok. W Łasku słynny jest przypadek pewnego elementu działka. Bez niego działko nie chce strzelać. Nie dało się go naprawić ani niczym zastąpić,

trzeba było wymienić. Zepsuty element został zamówiony 2 lata temu. Do dziś do Łaska nie dotarł. Żołnierze oczywiście nie wiedzą, co kryje się za tak długimi terminami dostaw. Czy winę za to ponosi strona amerykańska? A może to polska armia nie ma pieniędzy na części zamienne? A może pieniądze ma, tylko jest niesolidnym płatnikiem? W każdym razie zjawisko niedostatku części zamiennych do F-16 przybrało zatrważające rozmiary. – Żeby sobie z tym poradzić, uprawiamy kanibalizm – twierdzi jeden z żołnierzy. Kanibalizm techniczny to pojęcie używane na co dzień w polskich bazach myśliwców F-16. Polega on na tym, że jeśli jeden z myśliwców nie lata, ponieważ coś się zepsuło, sprawną część wyciąga się z innego myśliwca. Potem ten drugi myśliwiec psuty jest coraz bardziej – w miarę jak trzeba naprawiać kolejne usterki w pierwszym. Ponieważ F-16 psują się często, potrzebnych jest więc coraz więcej samolotów do „zjadania”. Efekt? Gdyby jutro wybuchł konflikt zbrojny, żadna z trzech polskich eskadr F-16 nie byłaby w stanie osiągnąć pełnej gotowości bojowej. Dowód? Proszę bardzo. Choć w Krzesinach stacjonuje dwa razy więcej F-16 niż w Łasku, Krzesiny nie miały na czym latać i nie tak dawno pożyczyły z Łaska samolot. Zwrócono go po miesiącu. Kanibalizm techniczny wynika z tego, że Polska kupiła F-16 bez gwarancji. Za każdą sprowadzaną część trzeba płacić. Tymczasem niektóre samoloty już z USA przyleciały niesprawne. Acceptance Inspection (czyli tzw. obsługa dopuszczeniowa) prowadzona na polskich lotniskach przez polskich techników wykrywała rozliczne braki i usterki. Myśliwce miały niepodokręcane złącza czy też brakowało zagłuszek na króćcach. Takie samoloty jednak nie były zwracane Amerykanom ani nie wzywano z USA serwisu. Niepojęte, ale nawet do tych świeżo dostarczonych samolotów kupowano od producenta nowe części, by zastąpić brakujące bądź niesprawne.

POWIETRZNA FUSZERKA

Polska armia dysponuje samolotami F-16 od 2007 r., ale do dziś nie poradziła sobie z ujednoliceniem procedur. Technicy jednocześnie muszą prowadzić dwie dokumentacje – jedną

amerykańską i drugą polską. Przykręcenie śrubki zajmuje technikowi 10 minut. Sporządzenie dokumentacji opisującej tę czynność – 3 godziny. Piloci mają jeszcze gorzej. Do dziś muszą stosować się do starych polskich instrukcji pilotażu obowiązujących na Migach-29 i Su-22. Jednocześnie muszą stosować się do nowych instrukcji pilotażu opracowanych przez Amerykanów dla F-16. Niektóre zawarte tam procedury wykluczają się nawzajem. W razie wypadku zawsze więc pilot będzie winien – bo na pewno złamie jakiś przepis. Innymi słowy: nieporadni lub bezradni dowódcy dowodzą zestresowanymi żołnierzami, którzy mają nowoczesną broń, ale ta broń jest zepsuta. Czy komuś potrzebna jest taka armia? ?

Szkolenia pilotów F-16 z Krzesin i Łaska trwały w USA po 2-3 lata. Możliwe, że ich odejście na emeryturę kosztowałoby państwo więcej niż oszczędności, jakie ma przynieść zmiana zasad naliczania emerytur wojskowych. Chaos, niekompetencja i niegospodarność ze strony tych, którzy odpowiadają za funkcjonowanie trzech eskadr F-16. Niepokój o przyszłość, poczucie krzywdy i myśli o odejściu do cywila udziałem tych, którzy w eskadrach pełnią służbę.

Autor: Mateusz Cieślak

Źródło: [„Nie” nr 24/2010](#)