

Nie ma kto latać na F-16

9 października 2018

Tragiczna polityka kadrowa doprowadziła do masowego porzucania służby przez pilotów wojskowych przeszkolonych do latania na F-16.



Zanim pilot będzie mógł usiąść za sterami F-16, musi przejść odpowiednie szkolenie. A to kosztuje i to niemało. Koszt jednego kursu przekracza nawet pięć milionów dolarów. Polskie siły powietrzne mają obecnie 48 maszyn wielozadaniowych na wyposażeniu. Samoloty stacjonują w bazach w Poznaniu-Krzesinach oraz w Łasku koło Łodzi. Łatwo więc wyliczyć, że na każdy samolot powinno przypadać 1,5 pilota. Jak to wygląda w rzeczywistości. Z ustaleń dziennikarzy „Onetu” wynika, że w ciągu dwóch lat rządów Prawa i Sprawiedliwości ze służby odeszło kilkudziesięciu pilotów. W efekcie Polska nie jest w stanie rzucić do boju nawet połowy maszyn.

Jak doszło do takiej zapaści? Rozmówcy „Onetu” wskazują na błędy w odgórnym systemie zarządzania. „System szkolenia i zarządzania kadrami kompletnie w ostatnim czasie się załamał. Stało się tak z wielu powodów. Na przykład politycy zdecydowali, że Polska w dyżurze bojowym w ramach sił odpowiedzi NATO będzie utrzymywać w gotowości 16 maszyn, gdy

tymczasem Wielka Brytania zadeklarowała tylko cztery maszyny wielozadaniowe. Dla nas to duży wysiłek. Piloci latający w dyżurach NATO muszą dostawać więcej godzin nalotu. A to odbija się na codziennym szkoleniu pozostałych załóg. Do tego dochodzi awaryjność maszyn i przestoje w ich naprawach, bo na części zamienne czeka się nawet dwa lata” – wylicza jeden z pilotów. „Ludzie widzą, że to fikcja, więc odchodzą. Często też się po prostu wypalają, bo jak długo można kopać się z koniem” – dodaje żołnierz.

Co na to przedstawiciele polskiej armii? W rozmowie z portalem dają do zrozumienia, że problem istnieje, jednak jest zmiatany pod dywan. „Oczywiście, że wojsko doskonale wie, ilu pilotów odeszło do cywila, a ilu nadal służy. Ale ujawnienie tych danych mogłoby zaszokować opinię publiczną. Załóżmy jednak, że odpowiedź jest prawdziwa, a Dowództwo Generalne naprawdę nie wie, ilu ma pilotów F-16. Wtedy zaczyna się robić naprawdę strasznie. Znaczyłoby to, że dowódcy polskiej armii nie wiedzą, jaką gotowość bojową mają podległe im jednostki wojskowe. O gotowości bojowej stanowią zaś trzy elementy: ukompletowanie jednostek w sprzęt, obsadzenie stanowisk przez ludzi i ich wyszkolenie” – mówi jeden z rozmówców Onetu.

Symbolem porządków, które systematycznie podcinają skrzydła polskiemu lotnictwu jest sytuacja znakomitego pilota – mjr Roberta „Bluto” Gałązki, twórcy polskiego zespołu F-16 Tiger Demo Team, wojskowego klasy mistrzowskiej, który w powietrzu spędził 1900 godzin, z czego 1400 w samolotach F-16. Brał udział w wielu ćwiczeniach zagranicznych, sam też wielokrotnie nimi dowodził. Zdobył liczne laury, m.in. tytuł Pilota Roku 2014. Dlaczego Gałązka nie służy już w armii? Według relacji innych żołnierzy – miał dość szarpania się z niekompetentnymi decydentami z ministerstwa. Doświadczony pilot apelował o zmianę systemu szkoleń, na taki, którzy w przyszłości będzie dostarczał fachowców za stery. Miał też przestrzegać polityków, że myśl, z jaką się podchodzi do szkolenia prowadzących maszyny, musi obejmować wyobrażenie wykraczająca

poza „tu i teraz”. Niestety, jego wołania na nic się zdały, więc pożegnał się z mundurem.

Autorstwo: PN

Zdjęcie: Wikimedia Commons

Źródło: Strajk.eu