



IDŹ DO:

- ❖ Spis treści
- ❖ Przykładowy rozdział

KATALOG KSIĄŻEK:

- ❖ Katalog online
- ❖ Bestsellery
- ❖ Nowe książki
- ❖ Zapowiedzi

CENNIK I INFORMACJE:

- ❖ Zamów informacje o nowościach
- ❖ Zamów cennik

CZYTELNIA:

- ❖ Fragmenty książek online

+ do koszyka

do przechowania

Związane skrzydła. Dlaczego polskie samoloty spadają. Raport pilota

Autor: [Robert Zawada](#)

ISBN: 978-83-246-3758-4

Format: 140 × 208, stron: 200



**...polski lotnik to jest taki, że jak trzeba będzie,
to nawet poleci na drzwiach od stodoły...**

Zaczęło się od serii katastrof. Najpierw CASA, potem Bryza i wypadek Mi-24. Wszystkie te katastrofy spowodowane były błędami załóg wykonujących loty. To były błędy na pierwszy rzut oka niedopuszczalne: brawura, niedouczenie, lekceważenie przepisów. Gdyby to był jeden wypadek, można by powiedzieć, że akurat ci piloci byli słabo wyszkoleni.

Robert Zawada to kapitan rezerwy, pilot Wojska Polskiego, sejmowy ekspert lotniczy. Jako ekspert (konsultant) nadzwyczajnej podkomisji sejmowej do spraw zbadania procesu szkolenia lotniczego w Siłach Zbrojnych RP odwiedził wiele jednostek lotniczych, aby odpowiedzieć na pytanie: „Co jest nie tak ze szkoleniem polskich pilotów?”

Rozmawiając z pilotami służącymi w jednostkach na terenie całego kraju, usłyszał relacje, które brzmiały znajomo: pielęgnowanie postkomunistycznej mentalności, brak ochoty do wprowadzania zmian, kulejący, niedostosowany do współczesnych wymogów system szkolenia. Czynni lotnicy potwierdzili to, co autor pamiętał ze swojego szkolenia i służby w lotnictwie Marynarki Wojennej.

A potem był 10 kwietnia 2010

Dlatego właśnie Robert Zawada postanowił zapoznać Czytelnika z prawdziwym stanem polskiego lotnictwa wojskowego. Bez koloryzowania. Bez odwołań do polityki. Wyłącznie w oparciu o własne doświadczenia...

 **Helion** Wydawnictwo

Wydawnictwo Helion
ul. Kościuszki 1c
44-100 Gliwice
tel. 032 230 98 63
e-mail: helion@helion.pl

e-mail: editio@editio.pl
katalog książek: <http://editio.pl>



Robert Zawada

Związane skrzydła

Dlaczego
polskie samoloty
spadają. **Raport pilota**

Spis treści

O autorze	5
WSTĘP	7
AMERYKAŃSKI SEN. Bloomfield (Connecticut), 2003	11
PIERWSZE KROKI. Darłowo, 1990	15
TRUDNE POCZĄTKI. Bloomfield (Connecticut), 2003	17
NIE ZNA ŻYCIA... Darłowo, grudzień 1990, 1991	21
SZKOLENIE PRAKTYCZNE. Bloomfield (Connecticut), 2003	23
NADZIEJA. Darłowo, 1991	27
SUPERSEASPRITE. Bloomfield (Connecticut), 2003	31
RATOWNICTWO MORSKIE. Darłowo, 1992 - 1995	35
POWÓDŹ. Darłowo i Polska południowa, 1997	41
CHRZEST OKRĘTU. Gdynia, 2002	45
ZOP (Zwalczanie Okrętów Podwodnych). Darłowo, 1995 - 2002	47
ZĄŁOGA. Kaman Aerospace Corporation, 2003	53
WIZYTACJE. Darłowo, Gdynia i Siemirowice, 1990 - 2006	55
WITAMY W POLSCE. Gdynia, 2004	61
POKAZY LOTNICZE. Cały świat, 1991 - 2006	65
NIELOTY. Darłowo, Gdynia, 1990 - 2006	71
ALE O CO CHODZI? Gdynia, 2004	75

Mi-14. Darłowo, 1990 - 2003	81
PRZYGOTOWANIA, PRZYGOTOWANIA. Okręt, 2004	85
PIERWSZE WIEŚCI. Darłowo i Norfolk (USA), 2001	89
NALOT, NALOT. Darłowo, 2002	95
PRZYGODY CZAS. Gdynia i okręt, 2004	99
STARA „DOBRA” SZKOŁA. Darłowo, 2002	105
PARSZYWA DWUNASTKA. Gdynia, 2003	111
OKRĘTOWE NUDY. Okręt, 2004 - 2005	119
NEW YORK! Bloomfield (Connecticut), 2003	123
MAMY PALIWO! Okręt, 2004 - 2005	129
PLATFORMA WIERTNICZA. Gdynia, 1998 - 2006	133
PROGRAM SZKOLENIA. Okręt i Gdynia, 2004 - 2005	137
NIEMIECKA GOŚCINNOŚĆ. Okręt, 2004 - 2005	143
BAZA LOTNICZA ESKADRY MW. Gdynia, 2003 - 2006	147
NIE DAĆ SIĘ ZABIĆ. Okręt, 2004 - 2005	151
LEPSI I GORSI. Gdynia, Darłowo i Siemirowice, 1990 - 2006	155
ZAGROŻENIE. Okręt, 2004 - 2005	163
MINISTERIALNE UDOGODNIENIA. Cała Polska, 1990 - 2006	167
KAŻDEMU SIĘ ZDARZA. Okręt, 2004 - 2005	171
ŚMIESZNE I STRASZNE. Gdynia, 2002 - 2006	179
POSIŁKI. Okręt, 2004 - 2005	183
BEZRADNOŚĆ. Gdynia, 2003 - 2005	187
DŁUGIE POWROTY. Okręt, 2005	191
POŻEGNANIE Z ARMIĄ. Gdynia, 2006	197

WIZYTACJE.

Darłowo, Gdynia i Siemirowice, 1990 - 2006

Nasza Marynarka Wojenna opanowała do perfekcji sztukę gościnności. Ktokolwiek miał przylecieć, przyjechać lub przy płynąć z jakąkolwiek mniej lub bardziej oficjalną wizytą, ówczesny dowódca MW czynił z niej najważniejszą rzecz na świecie. Każdy rodzaj statku powietrznego, jaki posiadał (bo wszystkie śmigłowce, samoloty i okręty były JEGO), musiał się zjawić w miejscu wizyty wraz z prezentującą go załogą. Najczęściej takie wizyty odbywały się w weekendy, przeważnie w Gdyni. Wiązały się zatem z tym, że trzeba tam było dolecieć z jednostek, które w Gdyni nie stacjonowały. Ale ponieważ zdarzyło się kilka razy, że pogoda splotała figla i nic w dzień wizyty nie doleciało, wydano roztropne zarządzenie, aby wszyscy przebazowywali się dzień wcześniej. Załogi spędzały zatem weekendy poza domem, najczęściej w spartańskich (bo najtańszych) warunkach, aby móc jakiemuś ministrowi, attaché czy generałowi z Ameryki pochwalić się, czym dysponujemy, i opowiadać o naszym supersprzęcie. I tu moja znajomość angielskiego okazywała się raczej przekleństwem. Bo kto miał prezentować sprzęt naszym obcojęzycznym gościom, jak nie ktoś, kogo zrozumieją? Napisałem sobie zatem na początku na karteczce wszystko, co mogę i powinienem powiedzieć o śmigłowcu, na którym aktualnie latałem i który miałem prezentować, następnie przetłumaczyłem to na język angielski i wkułem na pamięć. Po kilku prezentacjach mogłem to deklamować w nocy o północy. Jednak nie tego, że zapomnę języka w gębie, czy też że nie będę zrozumiany przez gości, bałem się

najbardziej. Otóż nieważne było kompletnie, co mówisz zagranicznym gościom, bo i tak przełożeni, którzy im towarzyszyli, nie mieli pojęcia, czy mówisz dobrze, czy źle, a samych gości to zazwyczaj w ogóle nie interesowało. Najistotniejszy był wygląd zewnętrzny. Sprzęt miał się zawsze błyszczeć, a załoga musiała się prezentować, jakby dopiero skończyła zdjęcia do reklamy domu mody. Wszyscy ogoleni, ostrzyżeni, w czystych kombinezonach, błyszczących butach itd. Tylko to było przedmiotem zainteresowania przełożonych, i to wysokich przełożonych. Jeśli cokolwiek pod tym względem nie spodobało się przełożonemu, to „pluton egzekucyjny” czekał już w gotowości na danego delikwenta. I zupełnie nie miało znaczenia, czy prezentacja była super, czy gość był wniebowzięty i czy wyściskał cię z wdzięczności jak najlepszego przyjaciela. Jeśli miałeś brudne buty, byłeś długo napiętnowany.

Poza gośćmi zza granicy bywali oczywiście i polscy. I wtedy częstą praktyką było, że towarzyszący im panowie admirałowie sami postanawiali opowiadać o swoich zabawkach. Staliśmy wtedy z kamiennymi twarzami i słuchaliśmy niestworzonych historii o naszym sprzęcie — czego też on nie potrafi i w co nie jest wyposażony. Gdyby chociaż połowa z tego była prawdą, to mielibyśmy lotnictwo porównywalne z amerykańskim. A mówili to tak pewnie i z takim przekonaniem, że ja do dziś się zastanawiam, czy oni tak świetnie improwizowali, czy też byli karmieni przez podwładnych takimi danymi i święcie w to wierzyli.

Ówczesny Dowódca Marynarki, dla którego MW była prywatnym folwarkiem, wprowadzał taką atmosferę, że nikt nawet przez moment nie pomyślał o zrobieniu czy powiedzeniu mu czegoś, czego on nie chciałby zobaczyć czy usłyszeć. To za jego czasów nakazano pilotom MW latać w pomarańczowych kombinezonach. Co więcej, nakazał on na plecach tych kombinezonów napisać wielkimi literami LOTNICTWO MW, żeby zarówno on, jak i każdy inny, kto wchodzi do samolotu, wiedział, z kim leci, że to JEGO piloci! Na lotnictwie

nie znalazł się kompletnie. Mimo że miał przy sobie doradców lotniczych, to nikt nie śmiał mu tłumaczyć, że czasem nie ma racji, podejmując jakieś decyzje. Nie znosił sprzeciwu wśród pilotów. Samolot miał startować, kiedy on chce. Bez znaczenia było, że piloci są na pełnym ruchu lotnisku i że czekają na niego godzinami, nie mając pojęcia, kiedy wróci i na kiedy złożyć plan lotu. Po prostu przyjeżdżał do samolotu, wsiadał i kazał natychmiast lecieć. A na tłumaczenia, że nie ma zgody, że trzeba czekać na swoją kolej do startu, wpadał we wściekłość. ON miał na coś czekać? To pewnie wina pilotów! Kiedyś zostawił załogę bez słowa na kilkanaście godzin na odległym lotnisku. Załodze nie wolno było oddalać się od samolotu, bo przecież w każdej chwili mógł wrócić. Zziębnięci i głodni siedzieli więc w środku. Znaleźli koło kabiny kilka kanapek. Sądząc, że są własnością technika, który właśnie poszedł na stronę, poczęstowali się nimi. Zostawili jedną technikowi, który po powrocie zjadł ją z wielką radością (i apetytem). Kiedy zjawił się w końcu Pan Admirał, to zanim jeszcze wystartowali, zaczęła się afera. Otóż Pan Admirał zaraz po tym, jak rozsiadł się wygodnie w fotelu, zaczął szukać swoich... kanapek!!! Innym razem kazał pilotowi lądować mimo gęstej mgły na lotnisku docelowym. Lecieli wtedy śmigłowcem i bardzo mu zależało, aby być na miejscu o zaplanowanej godzinie. Pilot oznajmił, że jest mgła i nie wylądają. Wtedy zobaczył głowę w czapce admirałskiej, wrzeszczącą do jego ucha, że śmigłowiec może wylądować, gdzie chce i kiedy chce, i nie potrzebuje żadnego lotniska. I że ma lądować, bo inaczej on się z nim policzy. Pilot nie posłuchał. Po powrocie jego przełożony dostał wytyczne, aby go ukarać najsurowiej, jak to tylko możliwe. Admirał nazwał go tchórzem, który boi się mgły. Pilot nigdy więcej z nim nie latał. Przełożony go oczywiście nie ukarał, ale też nikt nie wytłumaczył Panu Admirałowi, że rację miał pilot. Wręcz przeciwnie — przedstawiono mu, że tak jak rozkazał, pilot został ukarany, bo zachował się niegodnie.

Tenże wspaniały dowódca zasłynął również tym, że jako jedyny dowódca rodzaju sił zbrojnych nie chciał, aby JEGO piloci mieli skóry lotnicze. Skóra to dla pilota rodzaj symbolu, dodający prestiżu, ale również zapewniający prezencję, wygodę i bezpieczeństwo. Zamiast tego piloci MW nosili coś, co nazywaliśmy „szu-szu”. Chyba wynikało to z faktu, że przy każdym ruchu w tym sztywnym ortalionie słychać było taki właśnie odgłos: szu, szu, szu. Pewnie taka kurtka sprawdzała się dobrze w czasie sztormowej pogody na okręcie, ale na pewno nie w samolocie. Oczywiście na każdej musiano dodać z tyłu napis wykonany odblaskową farbą, żeby snajper widział cel nawet w nocy: „LOTNICTWO MW”.

Ciekawe było również wewnętrzne zarządzenie, że po JEGO niebie nadmorskim mogą latać tylko JEGO piloci. Wiązało się to między innymi z tym, że gdy do prezydenckiej rezydencji w Juracie przylatywali prezydenci oraz ich goście, to piloci ze specpułku, którzy przywozili ich z Warszawy, musieli lądować w Gdyni i czekać. Wtedy prezydent (czy chciał, czy nie) przesiadał się do śmigłowca MW i tylko nim, z załogą MW, mógł dolecieć do swojej rezydencji. Co ciekawe, nikt się temu nigdy nie dziwił ani nie sprzeciwiał. Załoga przeszkolona do latania z VIP-ami oddaje nagle głowę państwa pod opiekę załogi „bojowej”, niemającej pojęcia, że istnieją jakiekolwiek instrukcje regulujące zastosowanie dodatkowych środków bezpieczeństwa poza tymi, które obowiązują podczas każdego innego lotu. Jedyne, na co nas uczulano, to oczywiście nienaganny wygląd zewnętrzny oraz zasada, że mamy lecieć bardzo statycznie, nie kozaczyć — jakbyśmy wieźli jajka. Minimalne przechylenia, pochylenia, ruchy sterami, jednym słowem: lot nudny jak cholera.

Z czasem, zanim się skończyły przywitania, występy orkiestr reprezentacyjnych itd., siedzieliśmy na lotnisku z pilotami ze specpułku i zabijaliśmy czas nudnymi gadkami.

- I wy tak musicie latać z nimi ciągle z punku A do B? To nudy straszne muszą być.
- No, nudy, ale wiesz, nalot rośnie, do emeryturki coraz bliżej, za bramą czekają z otwartymi rękami linie lotnicze.
Zabijają się wręcz...
- No tak, to my tu flaki wypruwamy, loty takie, że siwych włosów za każdym razem przybywa, ratujemy życie ludzkie, bawimy się w wojny, strzelamy, bombardujemy i na chuj nam to wszystko? Lepiej sobie taksówkarsko polatać, licencję zrobić i za dużą kasę w czystej koszuli pracować. A i tak każdy myśli, że to u was najlepsi piloci, elita i w ogóle. Co za gówno! Przenoszę się do was! Nadam się?
- A kogo znasz? He, he!
- Nikogo nie znam, ale mam zajebiste doświadczenie, jestem instruktorem, oblatywaczem, zjadłem zęby na prawdziwych lotach.
- To ja nie wiem, czy do nas się nadajesz. U nas takich bezzębnych nie potrzeba raczej, ha, ha. O, widzę, że już ósma, zaraz powinni być.
- Pokaż ten zegarek. Breitling? Niezły, pewnie sobie za te wasze diety zagraniczne kupiłeś.
- Ochujaleś? Zegarek miałbym kupować? W magazynie pobrałem.
- Słucham? Wkręcasz mnie, co?
- Serio, zegarek się należy przecież.
- Może się i należy, ale od lat nie słyszałem, żeby ktoś jakiś dostał. Jedyne, co usłyszysz od magazyniera, to: „Nie ma, panie! Okulary przeciwsłoneczne też się należą i co?”.
- No a u nas w magazynie są, takie.

- Ray-Ban? No proszę cię. Powiedz, że to nieprawda!
Czy was się tam nie rozpieszcza?
- Ale to chyba normalne, że jak coś ci się należy, to idziesz i to bierzesz?
- Normalne to jest to, że jak zniszczą ci się buty albo kombinezon, to idziesz do magazynu i bierzesz za duże albo za małe. Jak trafi się, że jest twój rozmiar, to jesteś megaszczęściarzem i powinieneś wysłać kupon totka
— wyjaśniłem poirytowany.
- Hm, dziwne, u nas nie ma mowy, żeby brakowało jakiegoś rozmiaru czegokolwiek. Po to jest magazyn i magazynier, żeby o to dbać!
- A u nas jedynym gościem, który ma wszystko, czego potrzeba pilotom, jest właśnie nie kto inny jak magazynier. On nawet testuje bez żadnego zażenowania skóry lotnicze, które mieli wprowadzić, buty itd. Może jego rodzina chodzi w zegarkach i okularach z magazynu, kto wie? Fakt jest faktem, że ty usłyszysz zawsze „Nie ma, panie!” i gównie zrobisz.
- No to macie przejebane! Dobra, widzę, że się zbierają VIP-y. To do zobaczyska!

POKAZY LOTNICZE.

Cały świat, 1991 - 2006

Kolejnym plusem znajomości „języka przyjaźni” były wyloty i uczestnictwo we wszelakich pokazach lotniczych. To jest to, co tygrysy lubią najbardziej! Same plusy! Najważniejszym z nich jest, wiadomo, nalot. Ale oprócz tego poznanie świata, ludzi z innej, obcej nam na początku galaktyki, ich podejścia do życia, latania, szkolenia. Zobaczenie, co potrafią i jak wyglądają wszelkiej maści samoloty, śmigłowce, balony, zeppelin i inne latające urządzenia oraz ich poskramiacze. Ostatnim plusem była kasa, która dodatkowo wpadała z racji należnych diet. Im dłużej i dalej w świat, tym więcej.

Scenariusz pokazów lotniczych na całym świecie wygląda bardzo podobnie. Jedyne, co trzeba zrobić, żeby jak najwięcej skorzystać na takich pokazach, to postarać się, aby twój pokaz miał charakter statyczny. Oznacza to, że wcale nie musisz latać. Sprzęt stawia się po wylądowaniu w miejscu, gdzie będzie on oglądany, zamyka się na klucz i robi, co chce. W dzień pokazów wyznacza się kogoś, żeby stał jak koleś przy sprzęcie i gdy ktoś z publiczności podejdzie, opowiadał, co to i do czego służy. Najczęściej wyznaczany jest na początek ktoś, kto pił poprzedniej nocy najmniej i spał więcej niż godzinę, a jeśli takowego nie ma, to najmłodszy stopniem. Jeśli nie udało ci się przekonać organizatorów, że nie możesz wykonać pokazu dynamicznego, i jednak musisz latać w dniu pokazów, to wtedy już gorzej. Musisz się ograniczyć w noc poprzedzającą pokaz do wypicia kilku kolejek mniej i zapewnić sobie kilka godzin więcej snu. Ale bywało z tym różnie — szczególnie że w wieczór przed pokazami odbywają się największe

popijawy. Zresztą w wieczór po pokazach również, ale wtedy wiele załóg musi wracać, więc lepsze są te integracyjne „hangar party” w dniu przylotów. Dzieje się wtedy naprawdę dużo. Piloci z całego świata przy dźwiękach jakiejś kapeli na żywo prześcigają się po kilku głębszych w ich zdaniem superodjazdowych pomysłach. Jak choćby wjechanie stojącym w pobliżu hangaru czołgiem prosto w stoły biesiadujących. Ci z kolei, aby okazać swoje niezadowolenie (a może entuzjazm), zaczynają rzucać tym, co kto ma pod ręką, w tenże czołg. Butelki, owoce, ciasta, sałatki, puszki z piwem itd. Ot, lotnicza fantazja.

Kiedy pierwszy raz miałem lecieć na pokazy lotnicze za granicę, usłyszałem najpierw pytanie, czy chcę. Odpowiedziałem, że pewnie, więc przełożony wręczył mi świstek papieru ze słowami: „No to się, kurwa, dobrze przygotuj!”.

Na kartce napisane było, że w dniach tych i tych odbędą się pokazy tu i tu i byliby zaszczytzeni, gdybyśmy mogli przylecieć itd. Standardowe zaproszenie w języku angielskim. Była też strona internetowa, na której trzeba było wypełnić formularz zgłoszeniowy. Przełożonego nie interesowało zupełnie, w jaki sposób mam się przygotować. Po prostu mam i tyle. W związku z tym, że w jednostce internetu nie było, formularz wypełniłem w domu. W rubryce „rodzaj pokazu” wpisałem oczywiście „statyczny”. Jakoś po paru godzinach udało się wszystko przetłumaczyć, zrozumieć i wysłać. Po kilku dniach przyszło mailem potwierdzenie i wylot stał się faktem. I teraz dopiero zaczęły się problemy. Przede wszystkim żeby dotrzeć na miejsce, trzeba przelecieć nad połową Europy. Żeby to zrobić, trzeba znać przepisy lotów ICAO. Trzeba znać korespondencję lotniczą i procedury panujące na danych lotniskach. To dla nas zupełna nowość. Co robić? Dlaczego nikt nas nie szkolił z takich procedur, przepisów, korespondencji? Jak korzystać z dokumentów, map? Gdzie je znaleźć? Poszedłem zapytać przełożonego. Usłyszałem, że znam przecież angielski, więc jakoś sobie poradzę, dogadam itd. Jednym słowem: „Jakoś to będzie”. Ja jednak nie dałem za wygraną. Zebraliśmy się całą załogą i postanowiliśmy

dowiedzieć się jak najwięcej na temat przepisów, procedur i korespondencji cywilnych. Ściągałiśmy z internetu w domu po nocach wszystkie możliwe dane, mapy, kursy korespondencji lotniczej, przepisy itd. Nie wiedzieliśmy, co tak naprawdę jest ważne, a co nie. Co się może przydać, a co niekoniecznie. I tak oto metodą chałupniczą, samonauczania, załoga lotnictwa Marynarki Wojennej RP przygotowała się do lotu, w którym reprezentować miała Lotnictwo Polskich Sił Zbrojnych.

Oczywiście jakoś to było. Dużo wstydu, pewnie złamanie wielu przepisów, wiele niezrozumienia, czego od nas chcą, ale jakoś się udało i byłem bogatszy o to ważne doświadczenie. Później szło już oczywiście coraz lepiej, ale nikt nigdy przez całą moją karierę nie nauczył mnie w ramach jakiegokolwiek szkolenia w Polsce procedur lotniczych, które pozwalałyby poruszać się w przestrzeniach innych niż wojskowe. Sam nie wiem, ile razy łamałem przepisy i procedury, latając w strefach kontrolowanych. Moja teoria brzmi tak: Każdy z wojskowych pilotów złamał kiedyś jakiś przepis lub nie przestrzegał jakichś procedur lotniczych. Nie wszyscy jednak o tym wiedzą. Jeśli złamałeś przepis świadomie, to pół biedy, bo zdajesz sobie sprawę z konsekwencji i miałeś lepszy lub gorszy powód, by to zrobić. Gorzej jest z tymi, którzy twierdzą z pełnym przeświadczeniem, że nigdy tego nie zrobili, ci bowiem niestety nawet nie wiedzą, kiedy i że w ogóle to zrobili, ponieważ są niedouczeni.

Tak czy inaczej pokazy lotnicze, na których bywałem, na całym świecie prowadziły do totalnej „integracji” załóg w nocie poprzedzającej oraz kończące pokazy, a zdecydowana ich większość odbywała się na rauszu przez cały czas. Nie pamiętam takich pokazów lotniczych, na których od początku do końca nie spotkałem mniej lub bardziej pijanego pilota. Nie ma mowy! A Polacy uchodzą w tej dyscyplinie za niedoścignionych. Kiedyś na którymś z kolejnych „air show” dosiadł się do mnie pewien niemiecki pilot, który powiedział, że chce się ze mną napić, bo jest pewien, że mnie „przepije”. Jemu się nie udało,

koledzy odprowadzili go w nocy do pokoju. Następnego rana w czasie pokazów siedziałem razem z innymi pilotami „statycznymi” w miejscu, które „day after” najbardziej nam odpowiadało, czyli przy stolikach z piwem, i oglądaliśmy pokazy w powietrzu. „Oglądaliśmy” to może za dużo powiedziane, po prostu współczuliśmy tym nieszczęśnikom, że nie mogą teraz z nami siedzieć. Naszą uwagę skupił natomiast pokaz indywidualny pilotażu niemieckiego śmigłowca Bo-105. To, co robił pilot na tym śmigłowcu, robiło ogromne wrażenie na wszystkich siedzących przy kuflach.

Po skończeniu pokazu zajęliśmy się znowu spożywaniem złocistego trunku. Po kilku minutach wszedł blady jak ściana mój niemiecki przyjaciel z poprzedniego wieczoru.

— No, Jurgen, super pokazałeś na tym „Bolkowie” — powiedział ktoś z baru i wręczył mu piwo.

Wypił je duszkiem, a ja siedziałem zdumiony. Przecież on nie miał prawa dzisiaj się podnieść, a co dopiero latać! I to jeszcze JAK latać! Jako wyraz szacunku i podziwu zaproponowałem drugie piwo — nie odmówił.

Innym razem pewien Anglik również upodobał sobie mnie na kompana do pogawędki połączonej z degustacją. Tutaj okazałem się gorszy, z czego mój kompan wydawał się następnego dnia bardzo dumny. Los zetknął nas jeszcze raz, kiedy to będąc na wakacjach w Anglii, w miasteczku, z którego akurat pochodził mój znajomy, zadzwoniłem do niego, a on zaprosił mnie na party organizowane u niego w sobotę. Pilot ów, kiedy przedstawiał mnie swoim znajomym, zaczynał od tego, że jestem Polakiem, później dodawał, że pilotem, a na końcu kazał mi potwierdzać, że mnie „przepił”. Wydawało się, że opowiadam historię poświadczającą jego bohaterstwo będące wynikiem zestrzelenia trzech samolotów nieprzyjaciela albo wyciągnięcia całego przedszkola z pożaru. Kiedy upewniałem wszystkich, że opowieść o przepiciu Polaka jest prawdą, widać było podziw współrozmówców i dumę na jego twarzy.

W czasie takich integracyjnych rozmów podpytywałem pilotów o to, jak u nich wygląda szkolenie, zarobki, system socjalny i wiele innych rzeczy. Na początku, dopóki nie przywykłem, te dane mnie szokowały. Zarobki cztery razy wyższe, setki godzin nalotu rocznego, nieograniczona ilość paliwa, sprawny sprzęt. Systemy szkolenia różniły się znacznie od naszego. Bazą szkolenia w większości krajów były mniej lub bardziej zaawansowane symulatory lotów. Od тренаżerów wyposażonych jedynie w przyrządy i urządzenia, jakie są na statku powietrznym, służących do szkolenia w lotach według przyrządów, aż do najbardziej profesjonalnych Full Flight Simulator z systemami wizualizacji i silowników odwzorowujących wrażenia ruchowe. Każdy był konieczny i niezbędny w procesie szkolenia pilotów.

U nas symulatorów nie było. Traktowano je po macoszemu, jako dodatkowy gadżet — drogi i zbędny. W Polsce pilotowi, kiedy nie lata, wymyśla się różne zajęcia, zupełnie mu do niczego nieprzydatne. A mógłby w tym czasie wsiąść do symulatora i trenować. Utrwalać nawyki już nabyte, ale również uczyć się bez narażania się na utratę życia i sprzętu, jak zachowuje się statek powietrzny w sytuacjach awaryjnych, w złych warunkach atmosferycznych i jak się wtedy zachować. Nie ma lepszej alternatywy, żeby się tego nauczyć. Nasz system szkolenia zakłada nauczanie się na pamięć czynności w takich sytuacjach — jak małpa. Jednak to w żadnym stopniu nie może być porównywane z praktycznym treningiem, a do tego służy symulator. U nas pilot nie lata, bo nie ma pieniędzy na paliwo albo nie ma sprzętu, albo nie ma pogody...

Generalnie więc nie lata dużo. Gdzie zatem lepiej sprawdzałyby się symulatory, jeśli nie u nas? Jeśli ktoś mówi, że nas nie stać na symulatory, to ja się pytam, czy stać nas na stratę samolotów, śmigłowców i załóg spowodowaną brakiem praktyki? Praktyki, którą zdobywa się w symulatorach.

Symulator SH-2G był do kupienia za niewielkie pieniądze. Miałem okazję uczestniczyć w konferencji logistycznej w Jacksonville,

gdzie jako pilot śmigłowców SH-2G miałem doradzać logistykom, w co ewentualnie można ten śmigłowiec doposażyć. Na pierwszym miejscu postawiłem symulator. Niestety, mimo że był to jedyny symulator na świecie do tego śmigłowca i korzystali z niego za grube dolary np. Egipcjanie, którzy pewnie zostawialiby te dolary u nas, gdybyśmy go mieli, usłyszałem, że to stary grat i nam taki niepotrzebny, że może będą kiedyś nowsze, to wtedy pomyślimy. Nie pomyśleli. Ostatecznie straciłem nadzieję, kiedy dowiedziałem się, że nie stać nas nawet było na pływaki, w które każdy śmigłowiec powinien być wyposażony, czy choćby w nosze dla rannych. W zasadzie to nie było nas stać chyba na nic, bo nie wierzę, by logistycy stwierdzili z ręką na sercu, że nic z prezentowanych przez trzy dni rzeczy nam się nie przyda. No, ale skoro po latach, kiedy wydawałoby się, że świadomość naszych wojskowych decydentów trochę się zmieniła, słyszę w telewizji od pewnego generała (odpowiedzialnego za szkolenie pilotów), że symulatory zastąpiono treningiem w kabinie i jest to prawie to samo, to ręce mi opadają.

Zaczęło się od serii katastrof. Najpierw CASA, potem Bryza i wypadek Mi-24. Wszystkie te katastrofy spowodowane były błędami załóg wykonujących loty. To były błędy na pierwszy rzut oka niedopuszczalne: brawura, niedouczenie, lekceważenie przepisów. Gdyby to był jeden wypadek, można by powiedzieć, że akurat ci piloci byli słabo wyszkoleni.

Robert Zawada jako ekspert nadzwyczajnej podkomisji sejmowej do spraw zbadania procesu szkolenia lotniczego w Siłach Zbrojnych RP odwiedził wiele jednostek lotniczych, aby odpowiedzieć na pytanie: „**Co jest nie tak ze szkoleniem polskich pilotów?**”. Usłyszał relacje, które brzmiały znajomo: pielegnowanie postkomunistycznej mentalności, brak ochoty do wprowadzania zmian, kulejący, niedostosowany do współczesnych wymogów system szkolenia.

A potem był 10 kwietnia 2010. Dlatego właśnie Robert Zawada postanowił zapoznać Czytelnika z prawdziwym stanem polskiego lotnictwa wojskowego. Bez koloryzowania. Bez odwołań do polityki. Wyłącznie w oparciu o własne doświadczenia...



Robert_Zawada – kapitan rezerwy, pilot Wojska Polskiego, sejmowy ekspert lotniczy. Ukończył Liceum Lotnicze w Dęblinie oraz Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą na kierunku pilot. Następnie na szesnaście lat trafił do lotnictwa Marynarki Wojennej. Dowodził m.in. kluczem śmigłowców pokładowych SH-2G „Superseasprite” i grupą lotniczą na pokładach fregat rakietowych. Wyszkolił się do poziomu instruktora oraz oblatywacza. Wielokrotnie prezentował możliwości śmigłowców MW na różnego rodzaju pokazach w kraju i za granicą. We wrześniu 2006 roku odbył swój pożegnalny lot w lotnictwie wojskowym i odszedł na wcześniejszą emeryturę. Obecnie pracuje w Lufthansa Systems Poland, jest także sejmowym ekspertem lotniczym. Na bieżąco komentuje w mediach wydarzenia związane z lotnictwem i szkoleniem pilotów.



Sprawdź najnowsze promocje:
① <http://editio.pl/promocje>
Książki najchętniej czytane:
② <http://editio.pl/bestsellery>
Zamów informacje o nowościach:
③ <http://editio.pl/nawosci>

Hellon SA
ul. Kościuszki 1c, 44-100 Gliwice
tel.: 32 230 98 63
e-mail: editio@editio.pl
<http://editio.pl>

Nr katalogowy: 7051



Księgarnia internetowa:
<http://editio.pl>



Zamówienia telefoniczne:
0 801 339900



0 601 339900

Cena 34,90 zł

ISBN 978-83-246-3758-4

