



RZECZNIK PRAW OBYWATELSKICH

Warszawa,

Adam Bodnar

WZF. 7050.3.2018.ZS

Pan
Mariusz Błaszczak
Minister Obrony Narodowej

uprzejmie informuję, że w dniu 23 listopada 2018 r. przedstawiciel Biura Rzecznika Praw Obywatelskich przeprowadził kontrolę przestrzegania praw i wolności obywatelskich żołnierzy pełniących służbę w 23 Bazie Lotnictwa Taktycznego (23. BLT) w Mińsku Mazowieckim.

Przedmiotem dokonywanych czynności kontrolnych było między innymi zapoznanie się z warunkami służby pilotów myśliwców MIG 29 grupy poszukiwawczo – ratowniczej stacjonującej w Bazie oraz personelu technicznego. W trakcie przeprowadzonych rozmów, żołnierze wskazywali zwłaszcza na problemy związane z bezpieczeństwem wykonywanych zadań lotniczych, o których pragnę poinformować Pana Ministra.

Żołnierze odnosili się głównie do przyczyn i skutków wypadku lotniczego z dnia 6 lipca 2018 r., w którym wykonując zadanie bojowe pilot myśliwca MIG 29 należącego do 22 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Malborku, poniósł śmierć mimo próby katapultowania. Wskazywano także na skutki podjętej, w związku z tym wypadkiem, decyzji o zakazie lotów wszystkich samolotów bojowych produkcji radzieckiej tj. MIG 29 oraz Su 22, które na wyposażeniu posiadają fotele lotnicze K-36.

Wydanie tej decyzji, zdaniem pilotów, spowodowane było podejrzeniem wadliwego wykonania zarówno remontu rozbitego MIG 29, jak i pozostałych samolotów serwisowanych

w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 2 w Bydgoszczy. W ocenie pilotów oraz personelu technicznego, zarówno sposób jak i zakres prowadzonych remontów wyżej wskazanych foteli lotniczych mogły być powodem śmierci pilota. Należy przy tym podkreślić, że rozstrzygnięcie w tym zakresie przyniosą wyniki prac Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz prokuratury.

Piloci MIG 29 rozważają jednak decyzje o wcześniejszym odejściu ze służby lub zmiany jednostki i przekwalifikowaniu na inne typy samolotów. Z takimi zamiarami noszą się głównie młodzi piloci. Z uwagi na stan techniczny niemal 30-letnich MIG 29, jak i spodziewaną decyzję o zakończeniu ich eksploatacji w siłach powietrznych, nie widzą oni perspektywy dalszej służby i liczą się z koniecznością odejścia z zawodowej służby wojskowej.

Mimo wydanej decyzji o wznowieniu lotów, piloci w dalszym ciągu nie mają zaufania do sprawności i stanu technicznego tych samolotów. Wyrażają oni obawy zwiększonego ryzyka wykonywania lotów z uwagi na realizowany przez WZL 2 system serwisowania i wymiany części zamiennych, które produkowane są w krajowych zakładach lotniczych systemem niemal rzemieślniczym. Powodem ograniczonego zaufania do sprawności samolotów oraz bezpieczeństwa lotów jest przede wszystkim, brak możliwości zakupu części zamiennych, względnie remontów u ich producenta. Z doświadczenia pilotów i personelu technicznego wynika bowiem, że jedynie serwisowanie samolotów u producenta oraz ewentualnie remonty na bazie oryginalnych części zamiennych, zwłaszcza silników i urządzeń służących bezpieczeństwu lotu, dają gwarancję ograniczenia niebezpieczeństwa powstania awarii zagrażających życiu pilota oraz rozbicia samolotu.

Biorąc powyższe pod uwagę obawa zwiększonego ryzyka wystąpienia nowych wypadków lotniczych, podczas wykonywania zadań wydaje się zasadna. Szczególnie w sytuacji braku gwarancji niezawodności systemów i urządzeń ratujących życie, a także pozwalających na maksymalne ograniczenie awarii skutkujących rozbiciem samolotów, również w rejonach zamieszkiwania ludności cywilnej. Traumatyczne przeżycia związane z wypadkami lotniczymi, utrata kolegów wykonujących zadania w podobnych warunkach oraz brak jasnych perspektyw pełnienia dalszej służby wojskowej dodatkowo potęguje ten

stan. Należy także zauważyć, że z uwagi na brak czynnego psychologa piloci 23. BLT nie mają aktualnie zapewnionej adekwatnej pomocy psychologicznej.

W trosce o bezpieczeństwo żołnierzy oraz ludności cywilnej, narażonej na skutki wypadków lotniczych, na podstawie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 15 lipca 1987r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz.U. z 2018 r., poz. 2179) zwracam się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą o zbadanie przedstawionego problemu oraz rozważenie możliwości serwisowania samolotów MIG 29 na zasadach zbliżonych do samolotów F-16. Decyzja taka realizowałaby zasadniczy postulat pilotów, prowadzący do ograniczenia obawy przed lotem na MIG 29, a także odstąpienia od zamiaru zmiany stanowisk lub odejścia ze służby, a w konsekwencji utraty wysoko wykwalifikowanych żołnierzy-pilotów.

Będę wdzięczny za poinformowanie o podjętych w tej sprawie decyzjach.