



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Obrony Narodowej

KON.410.002.04.2021

Płk pil. Artur Borkowski
41. Bazy Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie,
ul. Brygady Pościgowej 5, 08-521 Dęblin

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Zmiana wystąpienia w związku z Uchwałą Nr 133/2021 z dnia 16 sierpnia 2021 r.
Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli,
w sprawie zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego

P/21/035 – Proces naboru pilotów w Siłach Zbrojnych RP

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	41. Baza Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie, ul. Brygady Pościgowej 5, 08-521 Dęblin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Płk pil. Artur Borkowski, Dowódca, od 1 sierpnia 2018 r. – obecnie.
Zakres przedmiotowy kontroli	Nabór i szkolenie pilotów wojskowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2019-2021 (I półrocze) z rozszerzeniem na lata poprzedzające okres kontrolowany, w zakresie danych dotyczących podchorążych przeszkolonych w 41. Bazie Lotnictwa Szkolnego od roku akademickiego 2013-2014.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Obrony Narodowej.
Kontrolerzy	1. Piotr Rebizant, st. Inspektor k.p., upoważnienie do kontroli nr KON/12/2021 z 20.01.2021 r. 2. Tomasz Lubański, doradca techniczny, legitymacja służbowa nr 21548. (akta kontroli str. 1)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że 41. Baza Lotnictwa Szkolnego przy obecnej liczbie sprawnych i dostępnych samolotów szkolnych M-346 „Bielik” oraz przy obecnej liczbie instruktorów tych samolotów, nie jest w stanie wyszkolić w pełnym wymiarze wszystkich podchorążych Lotniczej Akademii Wojskowej, którzy odbywają praktyki w jednostce.

NIK pozytywnie ocenia działania podjęte przez kierownictwo 41.BLSz, mające na celu osiągnięcie pełnych zdolności szkoleniowych, jednak efekty tych działań będą widoczne dopiero za kilka lat.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Ze względu na małą liczbę samolotów M-346 oraz instruktorów, podchorążowie na kierunku pilot samolotu odrzutowego, którzy uzyskali promocję oficerską w 2019 r. musieli być podzieleni na 3 grupy (PZL-130/PZL-130; PZL-130/TS-11 i PZL-130/M-346), a w 2020 r. na 2 grupy (PZL-130/PZL-130 i PZL-130/M-346). Mimo iż tylko część podchorążych była szkolona na samolocie M-346, żaden z nich nie ukończył pełnego programu szkolenia w czasie studiów i musiał uzupełniać niezrealizowany nalot już po wyznaczeniu na stanowisko w jednostce wojskowej.

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

Nabór i szkolenie pilotów wojskowych

1.1 Realizacja szkolenia

Opis stanu faktycznego

41. Baza Lotnictwa Szkolnego (41.BLSz.) realizuje szkolenie podchorążych Lotniczej Akademii Wojskowej (LAW) dla specjalności:

- pilot samolotu odrzutowego – na samolotach M-346 „Bielik”;
- pilot śmigłowca – na śmigłowcach SW-4 „Puszczyk” oraz Mi-2.

Szkolenie podchorążych w 41.BLSz. odbywa się na podstawie dokumentu „*Standardy Szkolenia Lotniczego podchorążych LAW w 4. Skrzydle Lotnictwa Szkolnego*” (4.SLSz.). Zgodnie z jego zapisami, szkolenie pilota śmigłowca do uzyskania poziomu 3 klasy na śmigłowcach szkolno-treningowych trwa 64 tygodnie -30 tygodni w IV roku studiów oraz 34 tygodni w V roku studiów. Szkolenie pilota instruktora pozyskiwanego bezpośrednio po zakończeniu studiów w LAW do osiągnięcia pierwszej klasy pilota trwa około czterech lat.

Natomiast szkolenie pilota samolotu odrzutowego M-346 odnoszące się do podchorążych w 41.BLSz do uzyskania poziomu 3 klasy na samolotach szkolno-treningowych (odrzutowych) trwa 34 tygodnie. Studenci LAW rozpoczynają praktyczne szkolenie na samolotach M-346 w trzecim semestrze studiów drugiego stopnia tj. na V roku studiów. Szkolenie realizowane jest po zakończeniu szkolenia na samolotach PZL-130 TCII „Orlik” w 42.BLSz. w Radomiu.

W odniesieniu do oficerów, którzy byli szkoleni na innych samolotach, szkolenie podstawowe pilota M-346 trwa około roku, kolejny pełny rok zajmuje wyszkolenie do uzyskania uprawnień instruktorskich. W przypadku gdy pilot zostaje objęty szkoleniem instruktorskim w USA (na samolotach szkolno-treningowych T-38), należy doliczyć minimum kolejne pół roku.

(akta kontroli str.31-39,40-63, 64-78)

W 2020 r. w 41.BLSz. w trakcie szkolenia praktycznego podchorążych na samolocie M-346 wykonano 115 dni lotnych i uzyskano nalot 239:22 z 449 godzin, co stanowiło 53,31 procent planowanego nalotu. Z kolei podczas szkolenia praktycznego na śmigłowcach Mi-2 z zaplanowanych 947 godzin uzyskano nalot 1032,27 co stanowiło 109,02 procent planowanego nalotu. Na śmigłowcach SW-4 uzyskano nalot 1225:22 z 1135 godzin, co stanowiło 107,98 planowanego nalotu. Ogółem szkolenie ukończyło 41 podchorążych. Dwóch podchorążych zostało skreślonych z listy szkolonych na samolotach M-346. Zostali oni skierowani do odpowiednio do 44. Bazy Lotnictwa Morskiego oraz 8. Bazy Lotnictwa Transportowego.

W 2019 r. w trakcie szkolenia praktycznego podchorążych na samolocie M-346 uzyskano nalot 224:16 z 228 godzin, co średnio stanowiło 77,81 procent planowanego nalotu. Szkolenie na samolotach M-346 ukończyło 4 podchorążych. W tym samym roku szkolono także 3 podchorążych na samolotach TS-11 Iskra. Z 300 godzin planowanego nalotu wykonali oni 228:30 nalotu, co stanowił średnio 76,17 proc. planowanego nalotu. 14 podchorążych szkolących się na śmigłowcach Mi-2 wylatało 696,30 z 790 godzin, co stanowiło 88,16 proc. nalotu. Z kolei 24 podchorążych szkolących się na śmigłowcach SW-4 wykonało nalot 1544:01 z 1830, co stanowiło 84,37 proc. nalotu zaplanowanego.

(akta kontroli str.83-96, 155-159, 224-227)

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na fakt, że podchorążowie – piloci samolotów odrzutowych do dnia otrzymania promocji na pierwszy stopień oficerski nie wylatali wymaganej liczby godzin określonej w „Standardach Szkolenia Lotniczego podchorążych LAW w 4. Skrzydle Lotnictwa Szkolnego”. W roku 2019 brakujący czas wymaganego nalotu dla 4.SLSz. na samolotach PZL-130 i M-346 wyniósł 92 - 114 godzin. Dla szkolących się na samolotach PZL-130 i TS-11 brakujący czas nalotu wyniósł 61 - 68 godzin. W 2020 r. promowani oficerowie – piloci samolotów odrzutowych szkoleni na samolotach PZL-130 i M-346 nie wylatali średnio około 76 - 83 godziny. Z kolei piloci szkoleni wyłącznie na PZL-130 nie wylatali 13 - 22 godzin. Dla podchorążych z promocji 2019 r. szkolących się na śmigłowcach SW-4 liczba niewylatanych godzin wyniosła pomiędzy 14 a 31 godzin, a podchorążowie z promocji 2020 r. na śmigłowcach SW-4 nie wylatali od 2 do 8 godzin. W przypadku podchorążych z promocji 2020 szkolących się na śmigłowcach Mi-2 nalot został wykonany w ponad 100%.

(akta kontroli str.80-82, 83-96, 137-138)

Zgodnie z wyjaśnieniem Dowódcy 41.BLSz. nowo promowani oficerowie specjalności pilot samolotu odrzutowego po objęciu stanowisk w docelowych jednostkach kierowani byli na zasadach oddelegowania do 41.BLSz. w celu dokończenia szkolenia. W badanym okresie było to ośmiu oficerów – czterech w 2019 r. i czterech w 2020 r.

(akta kontroli str.33-39, 136-138)

Ze strony 41.BLSz. Dowódca Grupy Działań Lotniczych Bazy regularnie, co miesiąc informował Szefa Szkolenia 4.SLSz. o postępie w realizacji szkolenia, w tym o poziomie nalotu podchorążych LAW. Tak samo dowódca 41.BLSz. informował dowódcę 4.SLSz. o niskim poziomie nalotu szkolonych podchorążych LAW oraz trudnościach i zagrożeniach w realizacji zadań w kwartalnych oraz rocznych ocenach realizacji zadań podległej jednostki.

(akta kontroli str.140-320)

1.2 Wpływ pandemii COVID-19 na szkolenie.

Opis stanu faktycznego

Pandemia COVID-19 miała nieznaczny wpływ na proces szkolenia w 41.BLSz. W 2020 r. doszło do sytuacji, w której po badaniach w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej cała grupa podchorążych została poddana kwarantannie w dniach 14-23.10.2020 r. Podchorążowie ukończyli szkolenie po przeprowadzeniu zaległych badań oraz zniesieniu kwarantanny w dniach 26-27.10.2020 r. W 2021 r. w związku z tym, że szkolenie pierwszej grupy podchorążych LAW rozpoczęło się w dniu 8.03.2021 r., pandemia COVID-19 nie miała wpływu na proces szkolenia. Podobnie w 42.BLSz. proces szkolenia w nieznacznym stopniu został zakłócony przez wpływ COVID-19.

(akta kontroli str.13-30, 97-105)

1.3 Przeszkody w realizacji szkolenia

Obecnie na wyposażeniu 41.BLSz. znajduje się 12 samolotów M-346, wszystkie maszyny wykorzystywane są w procesie szkolenia. Po zakupie 4 dodatkowych samolotów liczba M-346 wyniesie docelowo 16. W 2020 r. średnia sprawność samolotów M-346 wyniosła 47,3%. Od początku 2021 r. do czasu zakończenia czynności kontrolnych 56,4%³. Głównymi przeszkodami dla pełnego wykorzystania samolotów M-346 do szkolenia są niska sprawność samolotów, która wynika przede

³ Zgodnie z zawartą z producentem samolotów M-346 umową powinien ona zapewnić współczynnik ciągłej zdolności do lotu pojedynczego samolotu nie mniejszy niż 75%.

wszystkim z opóźnień w dostawach części zamiennych oraz materiałów eksploatacyjnych oraz długiego czasu realizacji napraw gwarancyjnych przez producenta.

Aby usprawnić proces serwisu samolotów M-346 w 41.BLSz., w momencie prowadzenia czynności kontrolnych Inspektorat Wsparcia SZ prowadził negocjacje z producentem ww. samolotów, firmą Leonardo S.p.A. w celu podpisania umowy na prowadzenie usług serwisowych ww. samolotów przez zakłady WZL-1 oddział w Dęblinie.

(akta kontroli str.31-39, 109-129, 328-336)

Kolejną przeszkodą, która utrudnia szkolenie na samolotach odrzutowych, jest szybsze tempo ubywania instruktorów w stosunku do tempa ich pozyskiwania. Obecnie w służbie pozostaje dwunastu pilotów instruktorów samolotu M-346 przeszkolonych we Włoszech. Przy zakładanym minimalnym współczynniku instruktorów potrzebnych do wyszkolenia jednego pilota wynoszącym 2, liczba ta pozwala w ciągu roku wyszkolić do sześciu pilotów licząc łącznie podchorążych oraz oficerów. Przyczyną odejścia jest brak dodatków motywacyjnych związanych z przeszkoleniem na nowy typ oraz dużym obciążeniem personelu, głównie związanym z niedoborem liczby instruktorów. Na dzień zakończenia czynności kontrolnych ze służby odeszło 4 wyszkolonych pilotów instruktorów. Kolejny instruktor znajduje się w okresie wypowiedzenia.

Pozyskiwanie instruktorów samolotu M-346 odbywa się na zasadzie naboru pilotów kończących szkolenie w LAW oraz sporadycznie są to piloci z innych jednostek wojskowych (o różnym poziomie wyszkolenia na innych statkach powietrznych) przeszkalani na samolot M-346. Przy obecnej przepustowości systemu 41.BLSz. jest w stanie pozyskać około dwóch instruktorów rocznie. Docelowo, zgodnie ze strukturą etatową 41.BLSz., dla samolotu M-346 przewidzianych jest 43 instruktorów. Według dowódcy 41.BLSz. zakłada się, że współczynnik instruktorów przypadających na szkolonego powinien wynosić 2, a optymalnie 3, co daje liczbę 14 - 20 szkolonych jednocześnie przy docelowej liczbie instruktorów.

Ponadto wpływ na realizację szkolenia podchorążych ma organizacja studiów w Lotniczej Akademii Wojskowej. Ciągłość szkolenia na samolotach odrzutowych jest zakłócana na skutek oddelegowania podchorążych do LAW na okres obrony prac magisterskich i egzaminów oficerskich.

(akta kontroli str.15-26, 31-39, 188, 253)

W celu poprawy sytuacji dotyczącej niewystarczającej liczby instruktorów, w 41.BLSz. dokonano analizy na podstawie, której powstała „*Koncepcja Szczegółowa Osiągnięcia Pełnych Zdolności Szkoleniowych Systemu AJT*”. Koncepcja przygotowana przez przedstawicieli 41.BLSz. oraz 4.SLSz. została uzgodniona z Inspektorem Sił Powietrznych oraz zatwierdzona przez Dowódcę Generalnego RSZ. Zgodnie z Koncepcją, natowska agencja – NSPA (NATO Support and Procurement Agency) prowadzi postępowanie przetargowe na rzecz Polskich Sił Zbrojnych, w wyniku którego w czerwcu br. powinna zostać wyłoniona instytucja, która skieruje do 41.BLSz. dwóch instruktorów-pilotów. Zgodnie z zapisami Koncepcji instruktorzy zewnętrzni wspomogą 41.BLSz. w zaawansowanym szkoleniu przyszłych instruktorów, a także w zweryfikowaniu posiadanej dokumentacji oraz procedur do poziomu/standardu umożliwiającego kierowanie pilotów po szkoleniu na M-346 do szkolenia na samolotach F-16 i F-35. Na podstawie zapisów Koncepcji oraz możliwości szkoleniowych oszacowano, że możliwe jest jednoczesne ciągłe przeszkalanie do 7 kandydatów na instruktorów z zachowaniem szkolenia podchorążych LAW w ilości: 2021 r. – 2; 2022 r. – 2; 2023 r. – 4; 2024 r. – 6.

Przygotowano Harmonogram przygotowania instruktorów, zgodnie z którym możliwe jest uzyskanie 14 nowych instruktorów w perspektywie 4 lat. W Harmonogramie uwzględniono pilotów, którzy już rozpoczęli szkolenie na M-346 oraz pilotów, którzy aktualnie wykonują loty na samolotach TS-11. Samoloty te będą sukcesywnie wycofywane z eksploatacji do połowy 2022 r. W celu realizacji szkolenia kolejnych instruktorów do uzyskania pełnej obsady etatowej 43 pilotów, koniecznym jest wytypowanie kandydatów (absolwentów LAW lub pilotów z innych typów samolotów, np. Su-22, MiG-29, F-16) i rozpoczęcie z nimi szkolenia od połowy 2023 r. Systematyczne pozyskiwanie 5-6 kandydatów do szkolenia instruktorskiego w kolejnych latach, powinno zapewnić pełną obsadę etatową do roku 2029-2030. Tak zrealizowany Harmonogram szkolenia instruktorów pozwoli na szkolenie 8-10 podchorążych począwszy od 2025 r. oraz 16-20 od roku 2030.

(akta kontroli str.326-342)

1.4. Zastąpienie TS -11 przez M-346

Szkolenie podchorążych na samolotach TS-11 Iskra zakończono w 2019 r. W odniesieniu do pilotów będących w strukturze 41.BLSz. latających na samolocie TS-11 (np. podczas pokazów lotniczych) szkolenie jest w dalszym ciągu kontynuowane. W 2019 r. do szkolenia pilotów wykorzystywanych było dziesięć samolotów TS-11 Iskra, w tym 3 w wersji szkolnej i 7 w wersji MR – zmodyfikowana dla potrzeb zespołu akrobacyjnego Biało-Czerwone ISKRY, w 2020 r. liczba ta wynosiła dziewięć (2 + 7 MR), a w 2021 r. dostępnych jest 7 egzemplarzy tylko w wersji MR. W latach 2010-2019 na samolotach TS-11 średnio szkolenie kończyło 10-12 podchorążych. Biorąc pod uwagę, że docelowo 41.BLSz będzie wyposażona w 16 samolotów M-346 oraz dostępnych będzie około 40 pilotów instruktorów, możliwe będzie szkolenie około 12-16 podchorążych. Jeżeli potrzeby Sił Powietrznych związane z rotacją pilotów samolotów odrzutowych (odchodzeniem na emeryturę, zmianami stanowisk służbowych, wycofywaniem starego sprzętu i pozyskiwaniem nowego) będą się mieścić w tej liczbie, to ilość samolotów M-346 zabezpieczy zastąpienie samolotów TS-11.

(akta kontroli str.31-39)

1.5. Brak systemu TURAWA

System TURAWA, który funkcjonował do końca 2019 r., nie miał bezpośredniego wpływu na realizację szkolenia lotniczego, a jego brak nie stanowi przeszkody w realizacji zadań szkolenia lotniczego zarówno w powietrzu jak i na ziemi, jednakże system ten był, w opinii dowódcy, bardzo przydatny w dokumentowaniu realizacji lotów – prowadzeniu tzw. chronometrażu, czyli ewidencji zrealizowanych lotów i szkoleń na symulatorach. Ponadto ułatwiał on prowadzenie wszelkiego rodzaju statystyk, przestrzeganie „aktualności” (dopuszczalnych przerw) w wykonywaniu zadań oraz kontroli w locie. Dodatkowo pozwalał na ewidencjonowanie takich informacji, jak: realizacja okresowych badań lekarskich, realizacja szkoleń kondycyjnych w WOSzK (Wojskowy Ośrodek Szkolenia Kondycyjnego) oraz innych kursów i szkoleń niezbędnych/wymaganych do wykonywania określonych zadań w powietrzu. Ułatwiał również prowadzenie nadzoru nad realizacją szkolenia przez przełożonych wszystkich szczebli bez konieczności przesyłania dodatkowych meldunków.

(akta kontroli str.343-347)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie zgłasza uwag i wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK, przysługuje Panu Pułkownikowi prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Obrony Narodowej Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, 11 czerwca 2021 r.

Departament Obrony Narodowej
Dyrektor
Marek Zająkała

.....
podpis