



STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP

KRAJOWA SEKCJA LOTNICZA I TECHNIK KOSMICZNYCH

Vis Maior – Pożary naturalnego środowiska – a sprawa Polska

Do 17.03.2022 roku na terenie kraju strażacy interweniowali 9635 razy przy pożarach traw i nieużytków rolnych, w tym na terenie woj. dolnośląskiego 1422 , woj. mazowieckiego 1240 oraz woj. śląskiego 1038. Niestety, w pożarach, odnotowano trzy ofiary śmiertelne oraz 22 osoby ranne.

Pożary nieużytków, z uwagi na ich charakter i zazwyczaj duże rozmiary, angażują znaczną liczbę sił i środków straży pożarnych. Każda interwencja to poważny wydatek finansowy. Strażacy zaangażowani w akcję gaszenia pożarów traw, łąk i nieużytków, w tym samym czasie mogą być potrzebni do ratowania życia i mienia ludzkiego w innym miejscu. Może się zdarzyć, że przez lekkomyślność ludzi nie dojadą z pomocą na czas tam, gdzie będą naprawdę potrzebni.

W marcu 2022 roku odnotowano już 7980 pożarów traw, w tym przez ostatnie pięć dni od soboty 12 marca do środy 16 marca strażacy gasili 5129 pożarów traw. (w lutym odnotowano 1447 pożarów, natomiast w styczniu 208 pożarów traw). W 2022 roku średni czas akcji gaśniczej przy pożarach traw to 54 minuty. Podczas akcji gaśniczych strażacy zużyli 16678 metrów sześciennych wody. Straty pożarowe oszacowano na 949 tysięcy złotych.

Kampania społeczna Państwowej Straży Pożarnej „Stop Pożarom Traw” trwa od 1 marca do 30 kwietnia 2022 r. Jej przebieg ze względu na pandemię koronawirusa ograniczał się do propagowania w mediach, także portalach społecznościowych, bezpiecznego zachowania się w obszarach przyrodniczych. Dzięki aktywności oficerów prasowych w całym kraju wiedza ta dociera do wielu ludzi.

Już od wielu lat przełom zimy, wiosny oraz przedwiośnie to okresy, w których wyraźnie wzrasta liczba pożarów łąk i nieużytków. Wiele osób wypala trawy i nieużytki rolne, tłumacząc swoje postępowanie chęcią użyczenia gleby. Od pokoleń wśród wielu ludzi panuje bowiem przekonanie, że spalenie trawy spowoduje szybszy i bujniejszy jej odrost, a tym samym przyniesie korzyści ekonomiczne. Jest to jednak całkowicie błędne myślenie. Rzeczywistość wskazuje, że wypalanie traw prowadzi do nieodwracalnych, niekorzystnych zmian w środowisku naturalnym – ziemia wyjaławia się, zahamowany zostaje bardzo pożyteczny, naturalny rozkład resztek roślinnych oraz asymilacja azotu z powietrza. Do atmosfery przedostaje się szereg związków chemicznych będących trucznymi zarówno dla ludzi jak i zwierząt. Wypalanie traw jest również przyczyną wielu pożarów, które niejednokrotnie prowadzą niestety także do wypadków śmiertelnych. Rocznie w tego rodzaju zdarzeniach śmierć ponosi kilkanaście osób.





Obszary zeszłorocznej wysuszonej roślinności, która ze względu na występujące w tym czasie okresy wegetacji stanowi doskonałe podłoże palne, co w zestawieniu z dużą aktywnością czynnika ludzkiego w tym sektorze, skutkuje gwałtownym wzrostem pożarów. Za ponad 94% przyczyn ich powstania odpowiedzialny jest człowiek.

W rozprzestrzenianiu ognia pomaga także wiatr. Osoby, które wbrew logice decydują się na wypalanie traw, przekonane są że w pełni kontrolują sytuację i w razie potrzeby, w porę zareagują. Niestety mylą się i czasami kończy się to tragedią. W przypadku gwałtownej zmiany jego kierunku, pożary bardzo często wymykają się spod kontroli i przenoszą na pobliskie lasy i zabudowania. Niejednokrotnie w takich pożarach ludzie tracą dobytek całego życia. Występuje również bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi.

Ci, którzy mimo wszystko chcą ryzykować, muszą również liczyć się z konsekwencjami.

O tym, że postępowanie takie jest niedozwolone mówi m.in. ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 z późn. zm.), art. 124. „Zabrania się wypalania łąk, pastwisk, nieużytków, rowów, pasów przydrożnych, szlaków kolejowych oraz trzcinowisk i szuwarów”.

Art. 131 pkt. 12: „Kto (...) wypala łąki, pastwiska, nieużytki, rowy, pasy przydrożne, szlaki kolejowe, trzcinowiska lub szuwały... – podlega karze aresztu albo grzywny”.

Art. 30 ust. 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. Nr 12, poz. 59 z późn. zm.); „w lasach oraz na terenach śródleśnych, jak również w odległości do 100 m od granicy lasu, zabrania się działań i czynności mogących wywołać niebezpieczeństwo, a w szczególności:

- rozniecenia ognia poza miejscami wyznaczonymi do tego celu przez właściciela lasu lub nadleśniczego, korzystania z otwartego płomienia, wypalania wierzchniej warstwy gleby i pozostałości roślinnych”.

Za wykroczenia tego typu grożą surowe sankcje: Art. 82 ustawy z dnia 20 maja 1971r. Kodeksu wykroczeń (Dz. U. z 2018 r., poz. 618 z późn. zm.) – kara aresztu, nagany lub grzywny, której wysokość w myśl art. 24, § 1 może wynosić od 20 do 5000 zł. Art. 163. § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2017r. poz. 2204 z późn. zm.) stanowi: „Kto spowoduje zdarzenie, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, mające postać pożaru, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10”.

Pożary nieużytków, z uwagi na ich charakter i zazwyczaj duże rozmiary, angażują znaczną liczbę sił i środków straży pożarnych.

Każda interwencja to poważny wydatek finansowy. Strażacy zaangażowani w akcję gaszenia pożarów traw, łąk i nieużytków, w tym samym czasie mogą być potrzebni do ratowania życia i mienia ludzkiego w innym miejscu. Może się zdarzyć, że przez lekkomyślność ludzi nie dojadą z pomocą na czas tam, gdzie będą naprawdę potrzebni.

Do 25 marca 2022 roku strażacy interweniowali 20 060 razy przy pożarach traw i nieużytków rolnych, w tym na terenie woj.: mazowieckiego 2691, dolnośląskiego 2575, małopolskiego 2131, śląskiego 2099, świętokrzyskiego 1833 oraz podkarpackiego 1821.

Niestety, w pożarach, odnotowano osiem ofiar śmiertelnych oraz 62 osoby ranne. W 2022 roku średni czas akcji gaśniczej przy pożarach traw to 58 minut.

Podczas akcji gaśniczych strażacy zużyli 45516 metrów sześciennych wody (ponad 45,5 miliona litrów). Straty pożarowe oszacowano na 4,475 miliona złotych.

W analogicznym okresie 2021 roku strażacy odnotowali 2 838 pożarów traw, w wyniku których dwie osoby odniosły obrażenia. Nie odnotowano ofiar śmiertelnych.

Wraz z pożarami traw, w 2022 roku, strażacy odnotowali aż 920 pożarów w lasach. Najwięcej w województwach: mazowieckim 165, łódzkim 107, świętokrzyskim 82, wielkopolskim 75, śląskim 64.

Niestety dwie osoby straciły życie, a pięć osób odniosło obrażenia.

Średni czas interwencji strażaków przy pożarach lasów to 95 minut.

W akcjach gaśniczych zużyto 9103 metry sześciennie wody (ponad 9,1 miliona litrów wody).

Straty pożarowe szacuje się na 1,93 miliona złotych.

W obliczu takich statystyk zastanawiającym jest kolejny powtarzający się co roku problem podjęcia przez polskie struktury rządowe koniecznych i kompetentnych decyzji, które w znacznym stopniu pozwoliły by przeciwdziałać tragicznej dewastacji naszego naturalnego środowiska.



Administracyjnie obszar Zielonych Płuc Polski położony jest na terenie pięciu województw: warmińsko-mazurskiego (115 gmin), podlaskiego (118 gmin), północno-wschodniej części mazowieckiego (114 gmin) oraz części pomorskiego (6 gmin) i kujawsko-pomorskiego (33 gmin). Ogółem teren Zielonych Płuc Polski obejmuje 386 gmin oraz 57 powiatów.

Pożary lasów – wyzwanie dla Europy.

Ostatnie sprawozdanie Komisji Europejskiej (KE) na temat pożarów lasów wskazuje na konieczność przeciwdziałania zmianie klimatu, aby „pozostawić czystsza planetę następnym pokoleniom”, podkreślił przewodniczący Jean-Claude Juncker w swoim najnowszym orędziu o stanie Unii.

Jak zaznacza Komisja Europejska Przedstawicielstwo w Polsce, we wspomnianym sprawozdaniu wzywa się do podjęcia bardziej zdecydowanych środków zapobiegających pożarom lasów.

Komisja Europejska opublikowała roczne sprawozdanie dotyczące pożarów lasów. Wynika z niego, że w ubiegłym roku pożary zniszczyły ponad 1,2 mln ha lasów i innych obszarów w Europie – to więcej niż wynosi całkowita powierzchnia Cypru. Pożary spowodowały śmierć 127 osób – osób cywilnych i strażaków – oraz straty gospodarcze, których wysokość oszacowano na niemal 10 mld euro.

Ekstremalne warunki pogodowe – długotrwałe susze i fale upałów – wzmagają pożary i utrudniają ich gaszenie. Ponad 90% pożarów jest wywoływanych przez działania człowieka, dlatego UE ściśle współpracuje z państwami członkowskimi w zakresie zapobiegania pożarom, dbając o to, by obywatele i decydenci posiadali większą wiedzę na temat przyczyn pożarów i zagrożeń z nimi związanych. Musimy również znacznie więcej inwestować w gospodarkę leśną w celu zapewnienia stosowania najlepszych praktyk w całej UE.

Pożary lasów – tendencja wzrostowa

Istnieje wyraźna tendencja do wydłużania się okresów pożarów w porównaniu z poprzednimi latami, a obecnie pożary wybuchają również w innych porach niż suche i gorące miesiące letnie (lipiec–wrzesień).

Najbardziej zagrożonym pożarami obszarem w Europie pozostaje region Morza Śródziemnego. Niespotykane suche okresy letnie w środkowej i północnej części Europy wywołały jednak ostatnio ogromne pożary w takich krajach jak **Szwecja, Niemcy i Polska**.

Ponad 25% całkowitej powierzchni zniszczonej przez pożary należało do sieci Natura 2000. Stanowi to nie lada wyzwanie dla krajów Unii Europejskiej (UE). **Powinny one bowiem zintensyfikować wysiłki na rzecz odtworzenia siedlisk chronionych i ich usług ekosystemowych oraz zarządzania nimi, w tym w celu zapobiegania pożarom lasów.**

Podobnie jak w latach poprzednich, większość pożarów lasów została spowodowana przez człowieka. **Nie zrównoważone praktyki gospodarki leśnej, degradacja ekosystemów, jak również sadzenie wysoce łatwopalnych gatunków drzew ułatwiają wzniesienie ognia i sprzyja rozprzestrzenianiu się pożarów – wylicza KE.**

Zapobieganie pożarom jest zatem kluczowym elementem powstrzymywania pożarów lasów. Odpowiednie praktyki gospodarki leśnej i gospodarowania gruntami mogą ograniczyć ryzyko pożaru i

zwiększyć odporność lasów na ogień. Ponadto ze sprawozdania wynika, że ważne jest podnoszenie świadomości i szkolenie lokalnych społeczności, podmiotów kształtujących politykę i zainteresowanych podmiotów.

Pożary lasów – zrozumieć zachodzące zmiany

Jak zaznacza KE, państwa członkowskie i instytucje UE powinny kontynuować współpracę w celu przedstawiania wytycznych wskazujących, jakie działania należy podjąć w przypadku pożaru lasu.

Naukowcy ze Wspólnego Europejskiego Centrum Badawczego stale monitorują pożary lasów w Europie za pomocą europejskiego systemu informacji o pożarach lasów. Z danych zgromadzonych w ostatnich kilku latach wynika, że pożary są coraz częstsze i mają coraz większy zasięg. Jestem dumny z tego, że dzięki gromadzeniu i analizowaniu tych danych pomaga nam lepiej zrozumieć zachodzące zmiany i zapewnia podstawę do zwiększenia przez organy krajowe zarówno działań prewencyjnych, jak i gotowości do gaszenia pożarów – powiedział Tibor Navracsics, komisarz do spraw edukacji, kultury, młodzieży i sportu, odpowiedzialny za Wspólne Centrum Badawcze (JRC).

ZAGROŻENIA KLIMATYCZNE dla Polski stan na 01.04.2022 - Prognoza wartości minimalnej temperatury powietrza w dniu 3 kwietnia 2022 roku na tle warunków wieloletnich (1991-2020)

W ramach prac testowych, zmierzających do uruchomienia w IMGW-PIB służby klimatologicznej, mającej na celu dostarczanie społeczeństwu informacji o zagrożeniach klimatycznych, podjęto próbę odniesienia prognozowanych na 3 kwietnia (niedziela) warunków termicznych (temperatura minimalna TMIN) na wybranych stacjach synoptycznych do charakterystyk (wartość średnia, kwantyle 5% i 95%) z wielolecia 1991-2020.

Tego rodzaju analiza pozwala w łatwy sposób określić stopień wyjątkowości prognozowanych warunków, w tym również tego, jakie jest prawdopodobieństwo ich wystąpienia. (Dla wyjaśnienia wartości kwantyla 95% są przekraczane jedynie w 5% procentach przypadków. W przypadku kwantyla 5% jedynie w 5% przypadków ma wartości niższe).

Jeśli spojrzymy na przeciętne (1991-2020) warunki termiczne dla początku kwietnia, to w tym okresie (z wyłączeniem stacji górskich i podgórszych: Kasprowy Wierch, Śnieżka, Zakopane) powinniśmy spodziewać się temperatury minimalnej od $-0,3^{\circ}\text{C}$ (Białystok) do $4,1^{\circ}\text{C}$ (Zielona Góra). Tymczasem prognozy na 3 kwietnia wskazują, że na terenie całego kraju wystąpią znacznie niższe wartości TMIN, przeciętnie (średnia ze wszystkich stacji) o 5,3 stopnia niższe od średniej wieloletniej. Największe anomalie ujemne prognozujemy dla Zielonej Góry ($-8,1^{\circ}\text{C}$), Kalisza ($-7,2^{\circ}\text{C}$) i Poznania ($-6,9^{\circ}\text{C}$), najmniejsze zaś dla północnej Polski (nad Bałtykiem), przy czym również tam wartości TMIN będą niższe od średnich wieloletnich o ponad 1 stopień, np.: Hel ($-1,2^{\circ}\text{C}$), Gdańsk ($-2,1^{\circ}\text{C}$), Łeba ($-2,9^{\circ}\text{C}$), Ustka ($-3,0^{\circ}\text{C}$).

Na 38 stacjach (79%) wartości TMIN spadną poniżej wartości kwantyla 5% TMIN z wielolecia. W Poznaniu, Zielonej Górze, Kaliszu, Kole, Legnicy i Wieluniu prognozowane wartości TMIN są niższe o ponad 3°C . Jednoznacznie wskazuje to na ekstremalnie chłodne warunki termiczne niemalże w całym kraju. Możemy z pewnym uproszczeniem powiedzieć, że taka sytuacja zdarza się przeciętnie rzadziej niż raz na 20 lat.

Porównanie prognozowanej temperatury minimalnej z modelu ALARO z charakterystykami wieloletnimi potwierdza, że nad całym obszarem Polski w niedzielę (3.04) notowane będą ujemne wartości anomalii temperatury. Najwyższe ujemne odchylenia, przekraczające 6°C , mogą wystąpić w pasie od Wielunia i Częstochowy po Terespol, Włodawę i Zamość oraz w obszarach podgórskich, gdzie lokalnie wartości TMIN mogą być o ponad 8°C niższe od średniej wieloletniej. Na północy Polski zaznaczy się wąski pas w bezpośredniej bliskości Morza Bałtyckiego, gdzie wartości TMIN będą tylko nieznacznie niższe od warunków przeciętnych.

Na uwagę zwraca fakt, że niemal w całym kraju (z wyjątkiem pasa nadmorskiego) prognozowane wartości TMIN będą niższe od wartości 5% kwantyla TMIN z wielolecia – w centralnej i wschodniej Polsce o ponad 2 stopnie, a lokalnie w obszarach podgórskich nawet o 8 stopni. Jednoznacznie wskazuje to na wyjątkowość warunków termicznych, których spodziewamy się w niedzielę 3 kwietnia

W przestrzeni publicznej funkcjonuje wiele deklaracji które pochodzą ze struktur rządowych jak i formacji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo obywateli dotyczących namawiania i rad prowadzących się do ponoszenia świadomości społecznej i inspirującej społeczeństwo do ochrony naszego szeroko rozumianego środowiska naturalnego.

Niestety są to działania i obietnice odpowiedzialnych za polską gospodarkę i przemysł struktur rządowych, pozostające na poziomie daleko posuniętej deklaratywności. Brak realnych działań w zakresie ustawodawczym i budżetowym.

W ubiegłym roku Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP – Krajowa Sekcja Lotnicza i Technik Kosmicznych wystąpiła do Kancelarii Premiera RP z propozycją podjęcia Projektu powstania Państwowego Lotnictwa Przeciwożarowego.

W dniu 8 kwietnia 2021 z inicjatywy Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych SITKRP, odbyła się zdalna konferencja uzgodnieniowa dotycząca omówienia PROJEKTU powstania Państwowego Lotnictwa Przeciwożarowego – nazwa robocza.

Konferencja odbyła się przy udziale przedstawicieli MSWIA, Ministerstwa Aktywów Państwowych oraz Ministerstwa Klimatu i Ochrony Środowiska na poziomie Dyrektorów Departamentów oraz Naczelników Wydziałów.

Inspiracją do opracowania przez Ekspertów KSLITK wymienionego Projektu, był wielkopowierzchniowy pożar "Biebrzy" (19 Kwietnia 2020) jego organizacja gaszenia i powstałe skutki po pożarowe. Wnioski jakie wypływają z przedstawianego Projektu, które były bazą do dyskusji pośród uczestników konferencji, są następujące;

1. Wobec braku państwowego systemu lotniczej ochrony przeciwpożarowej, Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe w dalszym ciągu powinny wykorzystywać statki powietrzne do ochrony ppoż. i ochrony lasu. Powinno to zapewnić pomoc naziemnym jednostkom ochrony przeciwpożarowej w gaszeniu większości pożarów na gruntach Lasów Państwowych. Problemem jest brak stabilnego finansowania strukturalnego z poziomu administracji rządowej, oraz systemu oferowania tych usług,
2. Pilność rozwiązania problemu lotniczej ochrony p-poż jest uwarunkowana prognozowaną sytuacją zmian klimatu. Jest to realny przyszły wzrost zagrożenia pożarowego, który będzie wynikał z nieuchronnych postępujących zmian klimatycznych towarzyszących im anomaliami pogodowym oraz sprzyjającym powstawaniu zdarzeń o charakterze klęskowym (w tym między innymi pożary przestrzeni otwartych),
3. Celem zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego niezbędne jest zintensyfikowanie działań umożliwiających wykorzystanie statków powietrznych w tym również śmigłowców lotnictwa państwowego do gaszenia różnego rodzaju pożarów.

W związku z przedstawianymi wyżej węzłowymi problemami, KSLITK postuluje;

- I. Powołanie w ramach struktur rządowych Podmiotu operacyjnego jako systemu państwowej lotniczej ochrony przeciwpożarowej, lub szerzej – ochrony środowiska. Podmiot taki powinien działać na zasadach niekomercyjnych.
- II. Przy projektowaniu organizacyjnym funkcjonowania Podmiotu, w ramach struktur rządowych, należy zagwarantować takiej organizacji pełną zdolność operacyjną biorąc konieczność merytorycznego zaangażowania trzech resortów w proces jego powstania.

Dlatego też niezwykle istotnym będzie określenie kompetencji nadzorczych nad tym Podmiotem. Rzeczą niezwykle istotną będzie podjęcie decyzji na szczeblu rządowym dotyczącej określenia z pośród trzech podstawowych INERESARIUSZY koordynatora PROJEKTU.

III. Zakres działania Podmiotu;

- Realizowanie akcji gaśniczych z powietrza,
- Wykonywanie usług agrolotniczych i prewencyjnych w zakresie oprysków,
- Wykonywania lotów patrolowych i obserwacyjnych,
- Wykonywanie średnio tonażowych usług cargo,
- Świadczenie lotniczych usług eksportowych leżących w kompetencji Podmiotu,
- Szkolenia lotnicze w zakresie podstawowym i zawodowym oraz specjalistycznym,
- Świadczenie specjalistyczny usług serwisowych w zakresie ciągłej zdadności do lotu dla samolotów o maksymalnej masie startowej nie przekraczającej 5700 kg - w tym obsługa bieżąca, naprawy i remonty specjalne.

Zaletą funkcjonowania planowanego rządowego podmiotu w ramach Krajowej Strategii Przeciw Pożarowej, będzie zdeponowanie w jednym PODMIOCIE w ramach Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP odpowiedzialności za profil działania w zakresie ochrony pożarowej ważnego działu gospodarki narodowej w ramach współpracy i kooperacji pomiędzy MSWIA Ministrem Środowiska i Klimatu, Rolnictwa oraz Ministrem Inwestycji i Rozwoju.

PODMIOT taki zagwarantuje efektywne i profesjonalne działanie w zakresie rzeczywistych kompetencji operacyjnych.

Rekomendacje dotyczące kolejności przygotowania Projektu;

- A. Z poziomu Ministerstwa Aktywów Państwowych zbadanie możliwości odkupienia przez Skarb Państwa Wydziału Usług Lotniczych Airbus Polska z Mielca,
- B. Opracowania przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Ministerstwo Ochrony Klimatu i Środowiska propozycji koniecznych dla Projektu zasadniczych rozwiązań dotyczących zmian w obowiązujących przepisach, wynikających z ustaw pragmatycznych w formule ustaw kompetencyjnych i rozporządzeń,
- C. Zbadanie możliwości etapowego zarezerwowania w ustawie budżetowej środków finansowych dotyczących działów administracji rządowej planowanego finansowania Projektu, w zakresie operacyjnym i sprzętowym.

Po przeprowadzonej dyskusji nad Projektem, uczestnicy konferencji jednogłośnie stwierdzili, że przedstawiony Projekt jest spójny i merytorycznie zasadny i należy dalszy etap prac przenieść na poziom Kancelarii Premiera w celu skoordynowania zadań dla wymienianych wyżej resortów

W związku z tym należy opracować przez zespół niezależnych ekspertów Studium Wykonalności Projektu.

Krajowa Sekcja Lotnicza i Technik Kosmicznych zadeklarowała opracowanie przez swoich Ekspertów opracowania Stadium Wykonalności w ramach udzielenia zlecenia na taką pracę przez stronę rządową.

Opinia MSWIA czerwiec 2021 w sprawie Projektu.

..... Przekazana w tym zakresie koncepcja powołania państwowego podmiotu ukierunkowanego na działania w akcjach gaśniczych pożarów wielkoobszarowych oraz realizującego zadania agrolotnicze, prewencyjne, patrolowo-obszewacyjne, szkoleniowe i serwisowe, była przedmiotem szczegółowych prac analitycznych w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, jak również - z uwagi na międzyresortowy charakter niniejszej inicjatywy - uzgodnień przeprowadzonych z Ministerstwem Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwem Aktywów Państwowych.

Z przekazanych w tej sprawie stanowisk i opinii wynika, że powołanie podmiotu państwowego lotnictwa przeciwpożarowego oraz szeroko rozumianej ochrony środowiska i działalności usługowo-szkoleniowej, **nie jest w chwili obecnej rozwiązaniem funkcjonalnym, w szczególności w aspekcie:**

- ✓ racjonalności wydatkowania środków publicznych na cel związany z zabezpieczeniem sposobu pokrywania kosztów funkcjonowania takiego podmiotu, w tym nakładów na flotę statków powietrznych, personel lotniczy i techniczny, niezbędne szkolenia oraz utrzymanie (serwisowanie) sprzętu i opłaty miejsc jego stacjonowania;
- ✓ prawnej weryfikacji możliwości finansowania takiego podmiotu z budżetu państwa;
- ✓ stanowiska resortu klimatu i środowiska odnośnie braku zapotrzebowania na działalność związaną z usługami agrolotniczymi, patrolowymi i prewencyjnymi (opryski), realizowaną w sposób stabilny na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach;
- ✓ przyjętych w resorcie spraw wewnętrznych priorytetów w zakresie taktyki działań gaśniczych pożarów wielkoobszarowych w ramach krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego.....

STARCONE PIENIĄDZE w 2021 roku

Zaproszenie do składania wniosków do Komisji Europejskiej były adresowane do Dyrektorów Służb państwowych odpowiedzialnych za sprawy związane z ochroną ludności.

Adresatem było MSWiA z jej ramienia Komenda Główna Straży Pożarnej.

Projekt był skierowany do służb państwowych i zakłada utworzenie europejskich sił p.poż wsparcia lotniczego na wypadek powstania wielkich pożarów na terenie Europy dla wsparcia krajów ,które takiej pomocy będą potrzebowały .

Komisja zbierała chętnych, którzy zgłoszą wydzielenie i utrzymanie zadeklarowanej ilości sił i środków w postaci statków powietrznych do gaszenia pożarów. Za taką godowość Komisja zwracała do 70% kosztów z tym związanych. Na ten rok (2021) jest przeznaczona kwota ponad 8 mln EUR. Odrębnie będzie rozliczany udział tych jednostek w rzeczywistych operacjach p.poż na terenie Unii.

W związku z tym ,że PSP nie dysponuje sprzętem lotniczym do gaszenia pożarów, ani nie posiada takiej wyspecjalizowanej jednostki , przesłała materiały do Policji i Lasów Państwowych a LP przesłały do wszystkich wykonawców usług lotniczych biorących udział w ochronie i patrolowaniu lasów w sezonie 2021.

Stroną do składania wniosku o dofinansowanie projektu jest MSWiA ,które ustawowo jest zobligowane do gaszenia pożarów.

Union Civil Protection Mechanism (UCPM)

Invitation to submit a proposal rescEU Transition Aerial Forest Firefighting Capacities (UCPM-2021-rescEU-TR) Version 1.0 23 February 2021.

Przytoczony powyżej fakt , wydaje się być zgodny z publicznie ogłoszoną deklaracją rządu o tym że jesteśmy w znakomitej kondycji budżetowej i nie potrzebujemy "wyciągnięcia ręki "o wsparcie finansowe UE na ważne społecznie i ekonomiczne wspólnotowe działania.

Prawda jednak jest inna. O obszarze kompetencji eksperckich SITK RP sygnalizujemy stronie rządowej i parlamentarnej o głębokiej zapaści kondycji finansowej Polskiego Przemysłu Lotniczego, który wobec moralnego o technicznego zużycia latających statków powietrznych używanych do prac przewidzianych **naszym Projektem**, o którym mowa powyżej potrzebuje pilnych zamówień rządowych i strukturalnego finansowania tej branży przemysłowej.

W ubiegłym roku dzięki zdecydowanym działaniom naszych ekspertów udało się przeprowadzić przez struktury rządowe i parlamentarne zmianę ustawy..... "Zmiana art. 163c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, ma na celu umożliwienie uzyskania zezwoleń na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka podmiotom, które w przypadku wykonywania operacji statkami powietrznymi niepodlegającymi nadzorowi Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) dotychczas posługiwały się certyfikatem usług lotniczych (AWC – Aerial Works Certificate), zwanym dalej „certyfikatem AWC”, wydawanym na podstawie ustawy – Prawo lotnicze w brzmieniu

obowiązującym przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235)”

Proponowana zmiana art. 163c ustawy – Prawo lotnicze spowodowała rozszerzenie zakresu przedmiotowego tego przepisu poprzez dodanie regulacji dotyczących zezwoleń na wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka również statkami powietrznymi pozostającymi pod nadzorem krajowym, **a także zezwoleń na wykonywanie zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych.**

Brak takiej regulacji i nie uchwalenie tej ustawy spowodował by brak możliwości lotniczych operacji gaśniczych w ubiegłym roku jak i obecnie.

Prawdziwym powodem walki o nowelizację Prawa Lotniczego w zakresie operacji gaśniczych, był fakt technicznego zużycia latających statków powietrznych używanych do prac. W ocenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, stwierdzono obawy o zdatność techniczną do lotów eksploatowanych do celów gaśniczych i prac agrolotniczych używanych w Polsce do tego czasu samolotów typu AN-2 oraz Dromader

AN-2



Pojemność zbiornika wody 1800 l

DROMADER



Pojemność zbiornika wody 2000 l



Jak to się robi w świecie oferta przemysłu lotniczego dla operatorów lotniczych

Francja

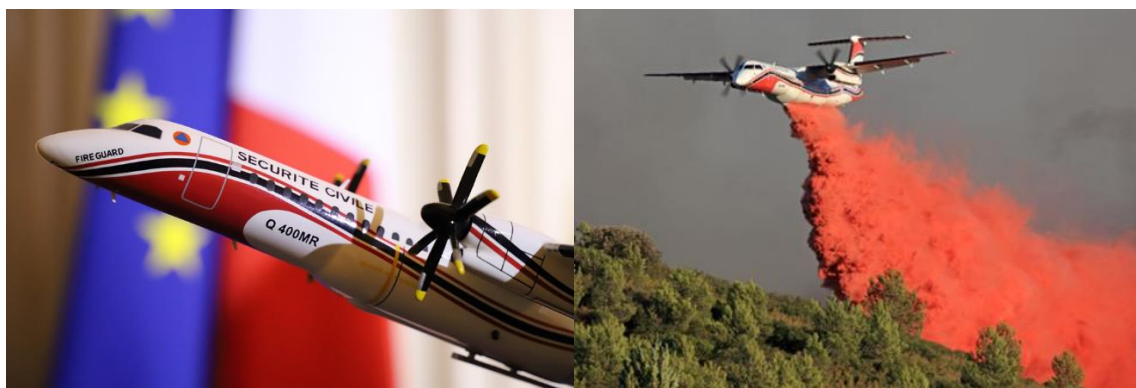
Bezpieczeństwa cywilnego we Francji ma na celu zapobieganie zagrożeniom wszelkiego rodzaju, informacji i alarmowania ludności oraz ochrony osób, mienia i środowiska przed wypadków, katastrof i kataklizmów za przygotowanie i wdrożenie odpowiednich środków i zasobów w ramach odpowiedzialności Państwo, władze lokalne i inne osoby publiczne lub prywatne. Państwo gwarantuje spójność Bezpieczeństwa Cywilnego na poziomie krajowym. Określa swoją doktrynę i koordynuje jej zasoby. Jednym z ważnych segmentów strategii bezpieczeństwa jest

Grupa lotnicza licząca 445 osób, w tym 80 pilotów samolotów i 100 pilotów śmigłowców.

Wszystkie statki powietrzne, śmigłowce i samoloty Bezpieczeństwa Cywilnego podlegają Biuru Zasobów Lotniczych Generalnej Dyrekcji Bezpieczeństwa Cywilnego i Zarządzania Kryzysowego (DGSCGC) i podlegają Dyrekcji Bezpieczeństwa Lotniczego Państwa w zakresie zdadności do lotu, rejestracji i kontroli.

Biuro Zasobów Powietrznych składa się z centralnego poziomu zarządzania i zdelokalizowanego poziomu wdrażania i zarządzania, zwanego „bazą bezpieczeństwa cywilnego w Nîmes”. Ten zdelokalizowany poziom składa się z grupy statków powietrznych (GASC), grupy śmigłowców (GHSC) i usług wspólnych (SMAS), podlegających zarządcy bazy.

**Samolot do gaszenia pożarów wielkopowierzchniowych Q400R Bombardier
Pojemność środka gaśniczego 10.000 litrów, prędkość operacyjna przy zrzucie 125 węzłów**



W ciągu ostatnich dwóch lat firma lotnicza Conair nabyła 6 nowych i 13 używanych bombardierów Q400. Cztery Q400MR (typ "multi-role" zdolny do szybkiej zmiany konfiguracji z samolotu gaśniczego na pasażerski, cargo czy odpowiedni do transportu medycznego) w eksploatację we Francji,

Kanada

De Havilland Aircraft of Canada Limited (De Havilland Canada) poinformował w czwartek (31 marca 2022) o rozpoczęciu programu samolotu gaśniczego De Havilland DHC-515 Firefighter, który wcześniej znany był jako CL-515.

“Po przeprowadzeniu szczegółowego przeglądu biznesowego i technicznego, mamy przyjemność ogłosić, że rozpoczęliśmy program samolotu gaśniczego De Havilland DHC-515 Firefighter, który będzie obejmował negocjowanie kontraktów z naszymi europejskimi klientami oraz przygotowanie jego produkcji - powiedział Brian Chafe, Dyrektor Generalny De Havilland Canada.”

Europejscy klienci podpisali już listy intencyjne na zakup pierwszych 22 samolotów w oczekiwaniu na pozytywny wynik negocjacji międzyrządowych prowadzonych przez agencję kontraktową rządu Kanady, Canadian Commercial Corporation (CCC). De Havilland Canada spodziewa się, że pierwsze dostawy DHC-515 rozpoczną się w połowie dekady, a dostawy kolejnych kilkunastu samolotów oraz następnych pod koniec dekady. Według producenta da to innym klientom możliwość odnowienia istniejącej floty lub dokonania zakupów nowych samolotów gaśniczych w tym czasie.



DHC-515 Firefighter

Kluczowe parametry eksploatacyjne DHC-515 Firefighter:

1. Doskonale wyposażony do walki z obecnymi pożarami, które są bardziej nieregularne i powszechne ze względu na zmiany klimatyczne;
2. Gwarantuje wiele zrzutów wody w krótkich odstępach czasu, co oznacza szybsze tłumienie pożarów, a także umożliwia samolotowi i załodze lepsze śledzenie zachowania pożarów;
3. Zabezpiecza ilość wody do strefy pożaru dziennie ca. 700 tys. litrów,
4. Napętnia swoje zbiorniki w ciągu 12 sekund z pobliskich źródeł słodkiej lub słonej wody, w tym z rzek, małych jezior i oceanów, podczas gdy zwykłe samoloty muszą wracać na lotnisko po każdym zrzucie;
5. Skrzydło o dużej wysokości i silniki turbośmigłowe o natychmiastowej sile ciągu zapewniają bezpieczniejszą pracę w terenie górzystym i możliwość zrzutu blisko ognia z najwyższą precyzją;
6. Sprawdza się przy silnych wiatrach typowych dla wielkich pożarów, zdolny do uzupełniania paliwa na wzburzonych wodach z falami o wysokości do dwóch metrów, spowodowanymi przez te wiatry;
7. Silniki turbośmigłowe wytwarzają do 50 proc. mniejszą emisję CO₂, spalając od 25 do 40 proc. mniej paliwa niż silniki odrzutowe;
8. Wyposażony w najnowocześniejsze instrumenty nawigacyjne, zwiększające bezpieczeństwo i poprawiające świadomość sytuacyjną;
9. Jedyne powietrzny samolot pożarniczy w pełni wspierany przez producenta oryginalnego sprzętu (OEM) i oferujący dodatkowe usługi wsparcia przez cały okres eksploatacji.

Rosja



An23P

An-32P Firekiller powstał na początku lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku i jak łatwo się domyślić, jego bazą jest popularna maszyna transportowa An-32 oblatana w 1976 roku. Samolot ten powstał jako rozwinięcie eksploatowanego w przeszłości również w Polsce transportowca An-26, poprzez wymianę silników i modernizację płatowca przy zachowaniu ogólnego układu. Główne różnice to nowe silniki, które umieszczono nie pod, ale nad skrzydłami, aby umożliwić użycie śmigieł o większej średnicy. Dzięki temu znacznie poprawiono osiągi takie jak prędkość, pułap czy zasięg. An-32 zabiera o 6700 kg (o 1700 więcej niż An-26), osiąga prędkość maksymalną 530 km/h i zasięg 2500 km.

Wersja pożarnicza powstała w 1991 roku, ale certyfikat typu uzyskała w 1995 roku. To, co od razu wyróżnia An-32P względem zwykłych maszyn, to owiewki ciągnące się po obu bokach kadłuba na całej długości ładowni. Mieszczą one umieszczone parami cztery zbiorniki na wodę lub inne substancje gaśnicze, każdy o pojemności 2 ton. Mogą być one opróżniane jednocześnie lub w dowolnej kombinacji oraz napełniane na ziemi z wykorzystaniem pomp. Co istotne, kiedy samolot nie służy do gaszenia pożarów, można korzystać z jego ładowni w całkowicie standardowy sposób, korzystając z rozkładanej tylnej rampy. Wówczas zbiorniki mogą zostać zdemontowane, aby zwiększyć dostępną przestrzeń.

System zrzutu wody został zoptymalizowany tak, aby minimalną wymaganą do gaszenia pożarów lasów ilością wody można było pokryć jak największy obszar. Podczas takiego optymalnego nalotu samolot An-32P powinien lecieć na wysokości 30 m z prędkością 230 km/h, co pozwala na ugaszenie obszaru o szerokości 50 m i długości 150 m. Obszar pokrywany jest ponad 8000 litrów wody.

AIRBUS



Airbus c295 water bomber
dwa kontenery po 3.500 l środka gaśniczego

Airbus C295 to taktyczny samolot transportowy nowej generacji w segmencie lekkim i średnim.

Jest solidny i niezawodny, ale także bardzo wszechstronny pod względem liczby różnych misji, które może wykonać. C295 wykonuje wielozadaniowe operacje na całym świecie w każdych warunkach pogodowych. Jest w pełni certyfikowany i rutynowo działa dzień i noc w misjach bojowych w każdych ekstremalnych warunkach pogodowych, od pustynnych po morskie, od skrajnie wysokich do skrajnie niskich temperatur.

Wcześniej produkowany przez Construcciones Aeronáuticas SA (CASA, hiszpański producent samolotów, który jest teraz częścią Airbus Defence and Space), produkcja C295 odbywa się w zakładach Airbusa w Hiszpanii. Samolot otrzymał zamówienia od operatorów wojskowych i cywilnych na całym świecie, od Kanady i Egiptu po Hiszpanię i Indonezję.

Plany polskie - statki powietrzne do gaszenia pożarów.

W obliczu grożącej nam i przewidywanej przez klimatologów w horyzoncie kilku lat suszy rolniczej i leśnej, zastosowanie samolotów i śmigłowców do wykrywania i zwalczania pożarów jawi się jako realnie **“palący problem”**, który będzie wymagał określonych działań organizacyjnych i technicznych, z poziomu profesjonalnie przygotowanej struktury Rządu RP.

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe (PGL LP) mają ustawowy (art. 10 ustawy z dnia 28 września 1991 o lasach) obowiązek wykonywania zabiegów ratowniczych (oprysków w celu zwalczania owadów) w sytuacji zagrożenia trwałości lasów. Siły lotnicze czarterowane przez Lasy Państwowe przeznaczone są do ochrony (w tym przeciwpożarowej) majątku Skarbu Państwa, będącego w zarządzie PGL LP. W rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej, gaszenie pożarów lasu nie jest ustawowym obowiązkiem jednostek LP (spoczywa to na jednostkach Państwowej oraz Ochotniczych Straży Pożarnych), a czarterowane siły lotnicze nie mają statusu jednostki ochrony przeciwpożarowej. Nie są one również włączone do Krajowego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego.

Państwowa Straż Pożarna ma formalne prawo zawrzeć z Lasami Państwowymi porozumienia o udziale sił lotniczych w gaszeniu pożarów, zwłaszcza poza gruntami zarządzanymi przez PGL LP (grunty rolne, lasy prywatne, parki narodowe), ale wiązało by się to z koniecznością refundowania Lasom Państwowym kosztów użycia statków powietrznych. Dlatego takie umowy nie są zawierane, udział lotnictwa w gaszeniu pożarów nie jest formalnie zagwarantowany, a w przypadku konieczności wykonywania zabiegów ochronnych w lasach, samoloty i śmigłowce są wycofywane z dyżurów ppoż. i przezbrajane na wersję agro.

Analogicznie, brak jest jakichkolwiek uzgodnień i porozumień pomiędzy PGL LP a strukturami zarządzania kryzysowego i ochrony ludności.

Czarter usług lotniczych przez Lasy Państwowe.

Wobec braku państwowego systemu lotniczej ochrony przeciwpożarowej, Lasy Państwowe z własnych środków obrotowych czarterują statki powietrzne do ochrony lasu, w trybie zamówień publicznych. Coroczna wartość brutto zamówienia przekracza 30 mln zł, co nakazuje stosowanie procedur „europejskich”.

W Polsce nie są używane duże gaśnicze statki powietrzne (przeznaczone do walki z wielkimi pożarami), ale średnie i uniwersalne – tańsze i prostsze w eksploatacji, dysponowane do pożarów kilku arowych, mogące również wykonywać zabiegi agrolotnicze.

Lasy Państwowe od 35 lat czarterują z firm komercyjnych na okres do 6 miesięcy rocznie statki powietrzne (samoloty i śmigłowce) do patrolowania obszarów leśnych, oceny stanu sanitarnego drzewostanów, gaszenia pożarów oraz wykonywania zabiegów agrolotniczych.

Liczba czarterowanych statków powietrznych nie jest stała, wahała się w granicach:

- Samoloty patrolowe – od 6 do 15 szt.
- Samoloty gaśnicze – od 25 do 38 szt.
- Śmigłowce – od 1 do 11 szt.

Zaletą funkcjonowania planowanego rządowego podmiotu (Projekt SITK RP) w ramach Krajowej Strategii Przeciw Pożarowej, będzie zdeponowanie w jednym PODMIOCIE w ramach Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP odpowiedzialności za profil działania w zakresie ochrony pożarowej ważnego działu gospodarki narodowej w ramach współpracy i kooperacji pomiędzy MSWIA Ministrem Środowiska i Klimatu, Rolnictwa oraz Ministrem Inwestycji i Rozwoju.

PODMIOT taki zagwarantuje efektywne i profesjonalne działanie w zakresie rzeczywistych kompetencji operacyjnych.

Również w wyniku wypracowania dla Podmiotu ekonomicznej i operacyjnej struktury i formy działalności, będzie on posiadał zdolność do współpracy i działań w ramach podobnych struktur ratowniczych wśród państw członkowskich UE.

W oparciu o przeprowadzone rozpoznanie istniejący rozproszony potencjał logistyczny, techniczny i sprzętowy, będący w różnych formach własności wykazuje gotowość do krajowej konsolidacji w jednym podmiocie,

Taki podmiot, będzie posiadał zdolność pozyskiwania środków finansowych według standardów finansowania bezpośrednio z Unii Europejskiej, a tym samym stania się beneficjentem środków UE na zakup sprzętu i szkolenie personelu. Komercyjne świadczenie usług musi odbywać się zgodnie z prawem zamówień publicznych.

Mając na uwadze powyższe, wprowadzenie rozwiązań systemowych w zakresie prowadzenia działań gaśniczych z powietrza, w tym w szczególności w odniesieniu do koncepcji powołania krajowego podmiotu odpowiedzialnego za ich realizację wymaga dokonania gruntownych zmian w obowiązujących przepisach, wynikających z ustaw pragmatycznych, organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz dotychczasowej praktyki, a przede wszystkim zaangażowania na poziomie międzyresortowym.

Wzorem dla proponowanego projektu niech będzie osiągnięcie wysoce profesjonalnej operacyjnej i organizacyjnej struktury centralnej ratunkowej organizacji w formule podmiotu lotniczego, jakim jest Lotnicze Pogotowie Ratunkowe przy zdeterminowanej skutecznej pomocy struktur rządowych.

Oferta LOT

.....W roku 2021 rozpoczynamy zdawanie 12 statków powietrznych Q400, które nie będą już funkcjonowały w naszej flocie do końca przyszłego roku..... – powiedział podczas posiedzenia komisji infrastruktury Rafał Milczarski, prezes Polskich Linii Lotniczych LOT ustosunkowując się do projektu koncepcji powołania polskiego państwowego podmiotu ukierunkowanego na działania w akcjach gaśniczych pożarów wielkoobszarowych.

W tej sytuacji LOT rozważa przekazanie dwóch statków powietrznych Q400 na rzecz Projektu Państwowego Lotnictwa Gaśniczego, Samoloty te muszą przejść certyfikowaną adaptację do wykonywania operacji gaśniczych. Gaśnicza wersja bombardierów oznaczana jest symbolem Q400AT Adaptacja taka jest możliwa w PZL Mielec

Po adaptacji i certyfikacji operacyjnej samolot ten może zabrać na pokład 10 ton środka gaśniczego. Bombardiere Q400AT eksploatowane są w linii lotniczej Conair. Firma ta specjalizuje się w gaszeniu pożarów z powietrza.

Co istotne, kiedy samolot nie służy do gaszenia pożarów, można korzystać z jego ładowni w całkowicie standardowy sposób, korzystając z rozkładanej tylnej rampy. Wówczas zbiorniki mogą zostać zdemontowane, aby zwiększyć dostępną przestrzeń

Oferta sprzętowa Polskiego Przemysłu Lotniczego

Polski Przemysł Lotniczy zdaniem ekspertów wymaga pilnego rządowego wsparcia.

Mamy spore osiągnięcia w różnych dziedzinach, lecz czy możemy powiedzieć, że Polska znana jest w świecie, że produkuje znakomite statki, samochody, ciągniki, maszyny budowlane, że produkujemy super jakości stal niezbędną dla funkcjonowania nowoczesnego przemysłu, że mamy rozwinięty przemysł obronny, o przemyśle lotniczym już nie wspominając. A przecież wydawało się, że to mamy, a przynajmniej mimo koszmarnych doświadczeń historycznych byliśmy na dobrej drodze do tego.

Niestety ciągle brakowało konsekwencji. No, bo przecież, aby osiągnąć w tym zakresie sukces obok innych czynników koniecznym jest wiedza doświadczenie i trud nieraz wielu pokoleń nie tylko twórców, a więc inżynierów, lecz również menadżerów i wielu, wielu innych. Ta wiedza i doświadczenie stanowią przecież na równi z innymi czynnikami o naszym sukcesie.

Tak więc, mając na względzie myśl o wysokiej wartości tego co w niektórych dziedzinach posiadamy, czyli wieloletnia wiedzę i doświadczenie a więc tradycję można się pochylić nad sprawą zachowania w Polsce naszego własnego **Polskiego Przemysłu Lotniczego**. Pamiętać jednak należy, że czasy się zmieniają, a głównym czynnikiem jest tu wszechogarniająca globalizacja. A to szczególnie w takim dziale produkcji jak produkcja sprzętu lotniczego ma dominujące znaczenie. Jeżeli chcesz znaleźć się w tym doborowym gronie musisz być w tej czy innej dziedzinie najlepszy. Czy nas stać na to? Czy możemy podjąć wyzwania? **Odpowiedź jest twierdząca!**

Na początku XX wieku udało się zbudować szacunek do polskiej szkoły matematyki na świecie, teraz w warunkach ostrej rywalizacji rynkowej przyszedł czas na odbudowanie szacunku do polskiej myśli inżynierskiej. Wieloletnia tradycja – lotnictwo może i powinno być polską specjalnością liczącą się w Europie i na świecie. Nie mamy zbyt wielu mocnych specjalności w zakresie high tech na takim poziomie jak przemysł lotniczy.

Nie bez znaczenia, podobnie jak w przypadku Lotniczego Pogotowia Lotniczego będzie możliwość udzielania zamówień rządowych dotyczących czynności operacyjnych oraz zakupu w polskich firmach floty powietrznej do wykonywania wysoko specjalistycznych zadań lotnictwa p-poż zlokalizowanych w Polskim Przemysle Lotniczym oraz Przemysle Lotniczym w Polsce, stymulując tym samym progres tej gałęzi przemysłu.

Aktualny stan specjalistycznej floty powietrznej przeznaczonej do działań p-poż oraz oprysków jest wysoce niezadawalający z uwagi na ilość i kończące się rezerwy samolotów. Taki stan, to "palące" wyzwanie dla polskiej lotniczej myśli konstruktorskiej i przemysłu lotniczego.

Aby to wyzwanie mogło zostać zrealizowane przede wszystkim istnieje potrzeba znalezienia odpowiedzi dotyczącej możliwości znalezienia źródeł finansowania produkcji nowej generacji samolotów, a może przede wszystkim w pierwszej kolejności możliwości sfinansowania rewitalizacji aktualnie latających i zakonserwowanych stojących na ziemi statków powietrznych dla specjalistycznego lotnictwa ratunkowego.

Odpowiedzią na tak postawione pytanie powinna być szansa skorzystania przez przemysł lotniczy z europejskiego programu finansowego tzw., RECOVERY po covid oraz w kontekście zagrożeń klimatycznych - Krajowy Plan Odbudowy (KPO) kompleksowy program reform i projektów strategicznych. Jego celem jest wzmocnienie odporności gospodarczej i społecznej oraz budowa potencjału polskiej gospodarki na przyszłość.

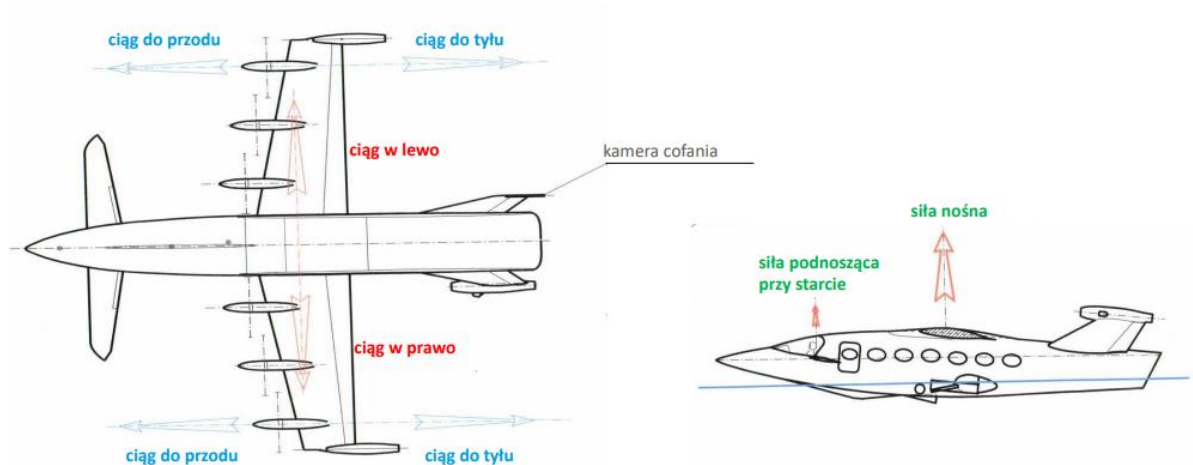
Polski Przemysł Lotniczy jak i Przemysł Lotniczy w Polsce mają ofertę sprzętową, która jest dziełem polskich konstruktorów jak i jeszcze wystarczający dla budowy i produkcji specjalistycznych statków powietrznych potencjał.

Dotychczasowe składanie w formie deklaratywnej przez Polską Władzę Lotniczą i Przedstawicieli Polskiego Rządu wsparcie Polskich Przedsiębiorców Lotniczych w zakresie przedstawionych

nurtujących to środowisko problemów, nie przekłada się niestety na rzeczywiste wsparcie finansowo – legislacyjne.

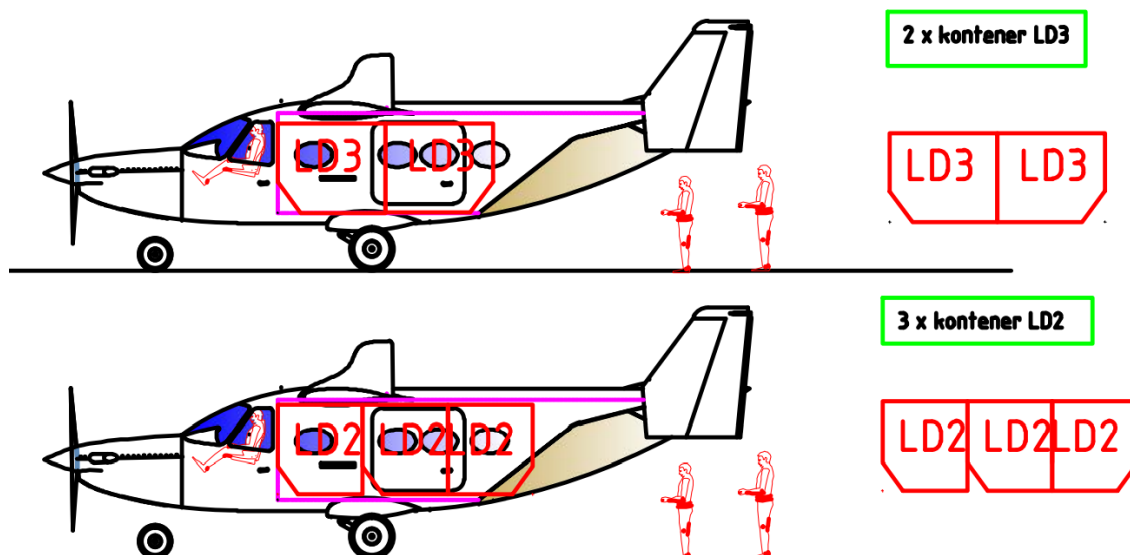
Wersje P-Poż nowych samolotów

Amfibia – następca samolotu AN-2



Konstruktor Edward Margański

Następca samolotu AN- 2



Konstruktor - Tomasz Antoniewski

Oferta Przemysłu Lotniczego w Polsce

AIRBUS Polska

W zakresie produkcji samolotów wykonujących operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka, reprezentuje aktualnie Firma Airbus Poland S.A., będąca spółką zależną Airbus Defence & Space, i jest w prostej linii następcą historycznie ważnego zakładu lotniczego owianego pasmem sukcesów konstrukcyjnych, produkcyjnych i komercyjnych szanowanej w świecie polskiej firmy PZL Okęcie



W związku z trwającymi pracami nad powstaniem w Polsce Państwowego Lotnictwa Przeciwpożarowego został zgłoszony do Firmy Airbus Poland S.A. przez STIiTK RP pomysł przeanalizowania wznowienia produkcji Kruka Turbo na bazie posiadanej dokumentacji techniczno-technologicznej, przy wykorzystaniu zatrudnionej w tej Firmie kadry inżyniersko produkcyjnej, jak i przyrządów montażowych dla starej wersji Kruka.

Zamiast podsumowania

Do obecności nad lasami Dromaderów i śmigłowców gaszących pożary zdążyliśmy się przyzwycząić. Wiemy że są, że jak trzeba to przylecą i pomogą strażakom. Ale niewiele osób zastanawia się, skąd się biorą, jak są finansowane i czy zjawiają się zawsze.

Ustawa o ochronie przeciwpożarowej jasno określa obowiązki „osób fizycznych, prawnych, organizacji lub instytucji korzystających ze środowiska, budynku, obiektu lub terenu” oraz wymienia podmioty zobowiązane do gaszenia pożarów („jednostki ochrony przeciwpożarowej”). Gaszenie pożarów lasu nie jest ustawowym obowiązkiem Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, a czarterowany od 35 lat z firm komercyjnych sprzęt nie jest zaliczony do jednostek ochrony przeciwpożarowej.

Dlaczego Lasy Państwowe to robią ? Z poczucia odpowiedzialności za powierzony majątek Skarbu Państwa, chęci minimalizowania strat przyrodniczych i materialnych, ale przede wszystkim dlatego, że w Polsce nie istnieje państwowy system lotniczego gaszenia pożarów! Ani lotnictwo państwowe, ani wojskowe nie jest przygotowane do gaszenia pożarów. Nikt nie jest zainteresowany stworzeniem, a zwłaszcza finansowaniem takiego systemu, bo w razie potrzeby leśnicy przysłużą swoje Dromadery. W krajach europejskich to właśnie lotnictwo państwowe lub wojskowe zajmuje się gaszeniem pożarów, nawet EASA nie przewiduje wykonywania lotów gaśniczych przez lotnictwo cywilne. Lasy Państwowe czarterują samoloty i śmigłowce na swoje własne potrzeby, ale są one powszechnie wykorzystywane

do gaszenia pożarów lasów prywatnych, gruntów rolnych (zwłaszcza zbóż na pniu, łąk biebrzańskich), czy też terenów przemysłowych (składowiska). Pogarszająca się sytuacja ekonomiczna Lasów Państwowych powoduje, że część decydentów zaczyna poważnie zastanawiać się nad ograniczeniem wydatków na działania nieobligatoryjne. Skutkiem tego są opóźnienia w czarterowaniu usług lotniczej ochrony lasów oraz ograniczenie ilości sprzętu. Nie ma na to rady, bo w Polsce nie istnieje państwowy system lotniczego gaszenia pożarów! Firmy komercyjne świadczące usługi w zakresie gaszenia pożarów funkcjonują na granicy opłacalności. Miarą kryzysu w branży jest średni wiek personelu latającego i naziemnego. Najmłodszy absolwent wydziału agrolotniczego ART w Olsztynie i technikum w Karolewie mają +50 lat, a chętnych do uciążliwej pracy za bardzo mało konkurencyjne wynagrodzenie brak. Brak źródeł przychodu firm lotniczych przez 6 miesięcy okresu jesienno – zimowego nie jest zmartwieniem usługobiorców. Przykładem „zjadania własnego ogona” było LPU Heliseco, które z roku na rok ograniczało ilości sprzętu czarterowanego Lasom, aż w końcu zaprzestało świadczenia usług.

Mniej lub bardziej realne wizje przyszłości

Wczesną wiosną 2020 r. kierownictwo Lasów Państwowych analizowało możliwości przejęcia lotniczej ochrony przeciwpożarowej przez inne podmioty państwowe;

1. Państwowa Straż pożarna nie była zainteresowana stworzeniem lotnictwa gaśniczego, finansowanym (łącznie z zakupem sprzętu i szkoleniem pilotów) ze środków Unii Europejskiej,
2. Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych jednoznacznie odrzuciło możliwość udziału wojska w gaszeniu pożarów, gdyż „Siły Zbrojne RP nie mają w zakresie swojej odpowiedzialności realizacji takich zadań” oraz ze względu na brak przystosowanego sprzętu i przeszkolonych ludzi,
3. Podobno narodowy przewoźnik lotniczy złożył deklaracje wsparcia, na razie tylko pojedynczy emerytowany pilot komunikacyjny – a wcześniej agrolotnicy - wracają do firm lotniczych, zaniżając średnią wieku pilotów.

Jeszcze podczas pożaru w Biebrzańskim Parku Narodowym, pracownicy Lasów Państwowych i Instytutu Badawczego Leśnictwa opracowali propozycje działań, mających usprawnić lotniczą ochronę przeciwpożarową. Jedną z nich była propozycja **„podjęcie działań na szczeblu rządowym, mających na celu stworzenie lotniczych sił gaśniczych w ramach lotnictwa państwowego, obejmujących swoim działaniem obszar całego kraju”**.

Rząd w pierwszej kolejności powinien zdecydować, która służba powinna stworzyć lotnictwo gaśnicze. W drugiej kolejności należy zdecydować, jaki sprzęt do tego wykorzystać.

Podstawowym statkiem powietrznym używanym do gaszenia pożarów w Polsce jest samolot M-18 Dromader. Samoloty te czarterowane są przez Lasy Państwowe na 6 miesięcy (kwiecień – wrzesień), a przez kolejne pół roku stoją bezczynnie. Dotyczy to również personelu latającego i naziemnego.

Wznowienie produkcji samolotu M-18 Dromader jest niemożliwe, Airbus (d. PZL Warszawa – Okęcie) informował o możliwości wznowienia produkcji samolotu PZL-106 BT Kruk Turbo (pod warunkiem zebrania dużej liczby zamówień), na rynku europejskim są dostępne samoloty Air Tractor. Wszystkie te samoloty są wąsko wyspecjalizowane i nie ma dla nich szerszego zastosowania w okresie jesienno – zimowym. Powoduje to konieczność ponoszenia dodatkowych, bezproduktywnych kosztów.

Śmigłowce są uniwersalnymi statkami powietrznymi, które mogą przez cały rok wykonywać swoje zadania, a w przypadku potrzeby mogą być niezwłocznie przebrojone na wersję ppoż. Należy zrobić rozpoznanie, jakim potencjałem sprzętowym dysponuje lotnictwo wojskowe i państwowe (Mi-8, Mi-17, Kania, Sokół, Bell).

Przy przeszkoleniu pilotów lotnictwa państwowego (wojskowego) do lotów ppoż. ze zbiornikami Bambi Bucket można wykorzystać stare programy szkolenia z LPU Heliseco lub z komercyjnych firm, które obecnie gaszą pożary przy użyciu śmigłowców (Lima, Helipoland).

Podobno (choć może to tylko plotka) już w trakcie pożaru nad Biebrzą policja testowała na Zalewie Zegrzyńskim użycie zbiornika Bambi przez śmigłowca Black Hawk.

W 1993 r. (po pożarze w Rudach Raciborskich) analizowano koncepcję użycia średnich wojskowych samolotów transportowych An-26, które wewnątrz mogłyby przewozić mobilne zbiorniki z wodą. Aktualnie można dyskutować o ew. wykorzystaniu samolotów CASA. Wymaga to jednak szczegółowych projektów i badań.

Można zrobić dużo. Mamy potencjał ludzki, mamy sprzęt, mamy wysokiej klasy specjalistów. Brakuje tylko woli politycznej do podjęcia decyzji. Podczas spotkania podsumowującego gaszenie pożaru w Biebrzańskim Parku Narodowym w dniu 28 kwietnia 2020 r. w Goniądzu, Minister Środowiska mówił o planowanych działaniach rządu. Będą więc szczegółowe kontrole w parkach narodowych i 6-krotne podniesienie kar za wypalanie traw. O lotniczym gaszeniu pożarów nie było słowa. Po co ? W razie potrzeby znów zjawią się leśne Dromadery i ugaszą każdy pożar.



Grzegorz Brychczyński
EKSPERT LOTNICZY

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
V-ce Przewodniczący Krajowej Sekcji Lotniczej i Techniki Kosmicznych SITKRP

Warszawa kwiecień 2022 r.

Związany czynnie od ponad sześćdziesięciu lat z lotnictwem GA. Doświadczenie lotnicze zdobywał pod okiem wielu zagranicznych i polskich doświadczonych i utytułowanych pilotów. Duży nalot szybowcowy i samolotowy uzyskał w trakcie swej pracy zawodowej w USA i Afryce Środkowej w latach 1978 – 1988.

W latach 90-tych społecznie wykonywał loty patrolowe i gaśnicze w ramach Lotniczej Bazy Przeciw Pożarowej na Babicach. Doświadczenie w lotach gaśniczych uzyskał również w czasie swojej współpracy w latach 90-tych z lotniczą bazą p-poż. na Korsyce.

Jako Partner w Czeskiej Firmie zajmującej się radiowymi systemami poszukiwań pojazdów samochodowych i maszyn roboczych uczestniczył również w lotach poszukiwawczych na terenie Czech i po za granicami samolotami Morava i Zlin.

Od roku 2000 współpracuje z Sejmową Komisją Infrastruktury w zakresie spraw lotniczych. Od kilku lat jest zapraszany przez media elektroniczne jako komentator zdarzeń lotniczych.