

LUFTWAFFE MODERNIZUJE FLOTĘ SAMOLOTÓW VIP. WZOREM POLSKA?

Okazuje się, że nie tylko Polska miała problemy z jakością floty samolotów do przewozu najważniejszych osób w państwie. Oszczędzano na niej nawet u naszego zachodniego sąsiada, skutkiem czego politycy niemieccy doświadczyli w ostatnich miesiąca kilku porażek wizerunkowych. Teraz ma się to zmienić poprzez zasilenie eskadry Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung trzema nowymi Airbusami A350.

Do tej pory Niemcy używali w charakterze samolotów VIP dużego zasięgu dwóch Airbusów A340. Maszyny te, o nazwach własnych „Konrad Adenauer” i „Teodor Heuss”, zostały wyprodukowane pod koniec lat 90. Początkowo użytkowała je Lufthansa, a w 2009 roku zostały sprzedane Luftwaffe i poddane przebudowie do standardu VIP.

Samoloty te mają dzisiaj już po około 20 lat i wiek powoli daje o sobie znać. Najbardziej boleśnie niemieckie władze odczuły to pod koniec listopada ubiegłego roku, kiedy z uwagi na awarię silnika wiozący Angelę Merkel A340 musiał zawrócić z drogi na szczyt G20 w Buenos Aires. Z tego powodu polityk w ogóle nie wzięła w nim udziału. Już wtedy kanclerz zażądała od ministrów obrony narodowej i finansów znalezienia „szybkiego rozwiązania” tego problemu. Potem zdarzyły się jeszcze trzy krępujące sytuacje. Minister finansów Olaf Scholz spóźnił się w Waszyngtonie na spotkanie Międzynarodowego Funduszu Walutowego, a minister spraw zagranicznych Heiko Maas – na Radę Bezpieczeństwa ONZ. W obu przypadkach zawiodły opony w A340. Z kolei prezydentowi Niemiec opóźnił się wylot na wizytę do Afryki z powodu awarii silnika.

Czytaj też: [MON: trwają szkolenia załóg samolotów VIP](#)

W reakcji na te problemy powstał plan pozyskania aż trzech samolotów A350 – po raz pierwszy kupionych niezgodnie z dotychczasową tradycją, czyli nie jako używane od Lufthansy, ale fabrycznie nowe. Pomysł nie był jednak łatwy do zrealizowania. Airbus A350 należy bowiem do najnowocześniejszych i najbardziej efektywnych kosztowo samolotów pasażerskich na świecie. To europejski odpowiednik Boeinga 787 Dreamliner (warto przy okazji dodać, że jego skrzydło zostało w dużej mierze zaprojektowane przez polskich inżynierów pracujących w General Electric Company Sp. z o.o. z siedzibą na Okęciu). Co za tym idzie, zamówienia na nie składane są na całym świecie. Zgodnie z danymi Airbusa z końca marca, dostarczono 259 tych maszyn spośród 890 zamówionych. Zakup A350 „od ręki” nie był więc łatwy. Nawet dla władz państwa, w którym są one w dużej mierze produkowane. Stało się to możliwe dzięki rezygnacji z części zamówienia przez linie lotnicze Etihad ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich.

Dzięki temu do Niemców trafią trzy samoloty A350, z których pierwszy pojawi się w służbie już w połowie 2020 roku, a dwa pozostałe w roku 2022. Pierwszy z nich zostanie przekształcony z maszyny

rejsowej w VIP-owską w sposób prowizoryczny, z miejscami dla pierwszej klasy przebudowanymi częściowo na łóżka i zamontowaną klimatyzacją. Miejsca klasy ekonomicznej pozostaną bez zmian. Samolot ten otrzyma też standardowe wyposażenie niemieckich samolotów VIP jeśli chodzi o samoobronę. Dopiero dwa kolejne oddane zostaną ze wszystkimi pokładowymi udogodnieniami, takimi jak wygodne sypialnie i prysznice. Przebudowa wnętrza jest bowiem czasochłonna i może trwać nawet do roku.

Czytaj też: [Merkel: Musimy dobrze uzbroić Bundeswehre](#)

W ten sposób trzy samoloty zastąpią użytkowane obecnie dwa A340. Najpierw pojedynczy A350 zajmie częściowo ich miejsce, służąc także do szkolenia. Potem dwa kolejne zastąpią A340 w stosunku 1:1, przy czym pierwszy A350 będzie służył nadal jako maszyna rezerwowa. Nie sposób nie skojarzyć tego rozwiązania z polską procedurą zakupu dużych samolotów VIP, gdzie także najpierw pojawił się Boeing 737-800 „Józef Piłsudski” jako rozwiązanie doraźne, a teraz czekamy na dwa docelowe Boeing 737 BBJ.

Decyzja o zakupie samolotów VIP została podjęta przez komisję budżetową Bundestagu, przy zgodzie niemal wszystkich partii zasiadających w niemieckim parlamencie. Interes państwa był ważniejszy niż partykularyzmy polityczne, mimo że cała inwestycja wraz z pakietem logistycznym i szkoleniowym została wyceniona na 1,2 mld EUR.