

## Seria awarii Embraerów

#Lotnictwo cywilne #Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 22 lipca 2010

**Należące do PLL LOT Embraery ulegają kolejnym awariom. Często niesprawne są samoloty czarterowane bez przetargu przez MON Bogdana Klicha do przewozu VIP.**



Wczoraj awarii uległ Embraer 170 (wg nieoficjalnych informacji, nr rej. SP-LDA). Samolot, który wystartował z lotniska Ferihegy pod Budapesztem do Warszawy, musiał zawrócić z powodu prawdopodobnej awarii czujnika sygnalizującego dym w luku bagażowym. Nikt z pasażerów nie doznał obrażeń. Samolot musiał zostać poddany wielogodzinnemu przeglądowi technicznemu.

18 lipca lecący wieczorem ze Szczecina do Warszawy Embraer 170 (SP-LIB) musiał lądować na Okęciu bez wysuniętych klap. Prawdopodobnie awarii uległa sygnalizacja pokładowa, informująca o stopniu ich wychylenia. Z powodu awarii samolot musiał lądować z większą niż zwykle prędkością. Żaden z pasażerów nie doznał obrażeń.

25 czerwca w trakcie lotu z Rzymu do Warszawy nad Słowacją awarii uległ jeden z silników Embraera 175 nr rej. SP-LII. Samolot musiał awaryjnie lądować w Krakowie z jednym pracującym silnikiem. Lądowanie zakończyło się szczęśliwie dla pasażerów. Okazało się jednak, że PLL LOT nie dysponują zapasowym napędem. 7 lipca potrzebny silnik wymontowano z samolotu czarterowanego przez MON - SP-LIH. Zainstalowano go w SP-LDA następnego dnia. Dopiero wtedy, po 2 tygodniach (!), Embraer mógł odlecieć z Krakowa. Do VIP-owskiego samolotu silnik zamontowano ponownie dopiero 12 lipca...

Embraery 175 SP-LII, SP-LIH i SP-LIG zostały zakupione przez Eurolot za pieniądze Ministerstwa Skarbu Państwa. Dwa z ostatnie nich zostały wkrótce wyczarterowane bez przetargu przez MON do przewozu VIP (Embraery bez przetargu, 2010-06-09). W tej

sprawie zostało złożone doniesienie do prokuratury. Zarzuty wobec pozostającego ministrem Bogdana Klicha i jego zastępcy Marcina Idzika są bardzo poważne. W szczególności chodzi o narażenie budżetu państwa na znaczne straty i złamanie przepisów o ustawy zamówieniach publicznych ([Embraery w prokuraturze](#), 2010-06-27).

Mający przewozić VIP Embraer 175 SP-LIH już wielokrotnie był wyłączony z lotów. Z dokumentów, do których dotarliśmy wynika, że nie mógł latać od 24 do 26 czerwca, od 26 czerwca do 2 lipca, 5 lipca, od 7 do 12 lipca. 13 lipca trzeba było zaś przeprowadzić jego... dezynfekcję. Problemy sprawia też dostępność załóg. Według nieoficjalnych informacji, z powodu problemów z przepisami dotyczącymi czasu pracy pilotów, MON musiało podpisać aneks do pierwotnej umowy, zwiększający liczbę załóg obsługujących VIP-owskie Embraery z 8 do 12 (aż o 50%), co dodatkowo zwiększa koszty i tak bardzo drogiego czarteru. Tymczasem MON tłumaczyło czarter samolotów od PLL LOT ich dużą dyspozycyjnością i niskimi kosztami... Ekonomikę ich eksploatacji pogarsza to, że te 82-miejscowe samoloty zwykle latają z niewieloma pasażerami. Średnie zapełnienie nie przekracza 30%.

Embraer 175 SP-LIH wykonuje niewiele lotów z VIP. 14 lipca leciał z Warszawy do Krakowa z jedynie 19 pasażerami. Dopiero powrót był bardziej obciążony - pasażerów było 47. Następnego dnia pusty samolot poleciał do Gdańska. Wrócił późnym wieczorem z 56 pasażerami.

Nieco więcej lotów wykonuje Embraer 175 SP-LIG, chociaż i on spędził już wiele godzin na przeglądach i dezynfekcji (8 lipca - 6 godzin). 9 lipca poleciał z 21 pasażerami do Dubrownika. Stamtąd wieczorem poleciał do Gdańska. Wrócił do Warszawy o północy z 12 pasażerami.

12 lipca Embraer SP-LIG na zlecenie MSZ poleciał z 16 pasażerami do Tbilisi (Gruzja), stamtąd następnego dnia z 16 pasażerami do Erewania (Armenia). 16 lipca udał się do Ałma Aty w Kazachstanie, by następnego dnia polecieć do Termezu w Uzbekistanie. Dalej, do Afganistanu nie mógł lecieć, ze względów bezpieczeństwa. Udający się do Kabulu minister Radosław Sikorski, podobnie jak w poprzednim kuriozalnym locie prezydenta-elekta Bronisława Komorowskiego, musiał korzystać z innych samolotów. Embraer czekał beczynn timer do 20 lipca na jego powrót, by w dwuetapowym locie, wymuszonym przez bardzo mały zasięg, wrócić z delegacją MSZ do kraju.

W tych lotach zapełnienie wynosiło zaledwie 20%. Potwierdza to oceny analityków, że do większości lotów delegacji rządowych wystarczą samoloty 15-20-miejscowe. Za to o znacznie większym zasięgu niż feralne Embraery, równym co najmniej 7-8 tys. km. Duży zasięg to kwestia nie tylko komfortu VIP, ale i ich bezpieczeństwa dzięki większej autonomiczności samolotu.



Wczoraj awarii uległ Embraer 170 (wg nieoficjalnych informacji, nr rej. SP-LDA). Samolot, który wystartował z lotniska Ferihegy pod Budapesztem do Warszawy, musiał zawrócić z powodu prawdopodobnej awarii czujnika sygnalizującego dym w luku bagażowym. Nikt z pasażerów nie doznał obrażeń. Samolot musiał zostać poddany wielogodzinnemu przeglądowi technicznemu.

18 lipca lecący wieczorem ze Szczecina do Warszawy Embraer 170 (SP-LIB) musiał lądować na Okęciu bez wysuniętych klap. Prawdopodobnie awarii uległa sygnalizacja pokładowa, informująca o stopniu ich wychylenia. Z powodu awarii samolot musiał lądować z większą niż zwykle prędkością. Żaden z pasażerów nie doznał obrażeń.

25 czerwca w trakcie lotu z Rzymu do Warszawy nad Słowacją awarii uległ jeden z silników Embraera 175 nr rej. SP-LII. Samolot musiał awaryjnie lądować w Krakowie z jednym pracującym silnikiem. Lądowanie zakończyło się szczęśliwie dla pasażerów. Okazało się jednak, że PLL LOT nie dysponują zapasowym napędem. 7 lipca potrzebny silnik wymontowano z samolotu czarterowanego przez MON - SP-LIH. Zainstalowano go w SP-LDA następnego dnia. Dopiero wtedy, po 2 tygodniach (!), Embraer mógł odlecieć z Krakowa. Do VIP-owskiego samolotu silnik zamontowano ponownie dopiero 12 lipca...

Embraery 175 SP-LII, SP-LIH i SP-LIG zostały zakupione przez Eurolot za pieniądze Ministerstwa Skarbu Państwa. Dwa z ostatnie nich zostały wkrótce wyczarterowane bez przetargu przez MON do przewozu VIP (Embraery bez przetargu, 2010-06-09). W tej sprawie zostało złożone doniesienie do prokuratury. Zarzuty wobec pozostającego ministrem Bogdana Klicha i jego zastępcy Marcina Idzika są bardzo poważne. W szczególności chodzi o narażenie budżetu państwa na znaczne straty i złamanie przepisów o ustawy zamówieniach publicznych ([Embraery w prokuraturze](#), 2010-06-27).

Mający przewozić VIP Embraer 175 SP-LIH już wielokrotnie był wyłączony z lotów. Z dokumentów, do których dotarliśmy wynika, że nie mógł latać od 24 do 26 czerwca, od 26 czerwca do 2 lipca, 5 lipca, od 7 do 12 lipca. 13 lipca trzeba było zaś przeprowadzić jego... dezynfekcję. Problemy sprawia też dostępność załóg. Według nieoficjalnych informacji, z powodu problemów z przepisami dotyczącymi czasu pracy pilotów, MON musiało podpisać aneks do pierwotnej umowy, zwiększający liczbę załóg obsługujących VIP-owskie Embraery z 8 do 12 (aż o 50%), co dodatkowo zwiększa koszty i tak bardzo drogiego czarteru. Tymczasem MON tłumaczyło czarter samolotów od PLL LOT ich dużą dyspozycyjnością i niskimi kosztami... Ekonomikę ich eksploatacji pogarsza to, że te 82-miejscowe samoloty zwykle latają z niewieloma pasażerami. Średnie zapełnienie nie przekracza 30%.

Embraer 175 SP-LIH wykonuje niewiele lotów z VIP. 14 lipca leciał z Warszawy do Krakowa z jedynie 19 pasażerami. Dopiero powrót był bardziej obciążony - pasażerów było 47. Następnego dnia pusty samolot poleciał do Gdańska. Wrócił późnym wieczorem z 56 pasażerami.

Nieco więcej lotów wykonuje Embraer 175 SP-LIG, chociaż i on spędził już wiele godzin na przeglądach i dezynfekcji (8 lipca - 6 godzin). 9 lipca poleciał z 21 pasażerami do Dubrownika. Stamtąd wieczorem poleciał do Gdańska. Wrócił do Warszawy o północy z 12 pasażerami.

12 lipca Embraer SP-LIG na zlecenie MSZ poleciał z 16 pasażerami do Tbilisi (Gruzja), stamtąd następnego dnia z 16 pasażerami do Erewania (Armenia). 16 lipca udał się do Ałma Aty w Kazachstanie, by następnego dnia polecieć do Termezu w Uzbekistanie. Dalej, do Afganistanu nie mógł lecieć, ze względów bezpieczeństwa. Udający się do Kabulu minister Radosław Sikorski, podobnie jak w poprzednim kuriozalnym locie prezydenta-elekta Bronisława Komorowskiego, musiał korzystać z innych samolotów. Embraer czekał bezczynnie do 20 lipca na jego powrót, by w dwuetapowym locie, wymuszonym przez bardzo mały zasięg, wrócić z delegacją MSZ do kraju.

W tych lotach zapełnienie wynosiło zaledwie 20%. Potwierdza to oceny analityków, że do większości lotów delegacji rządowych wystarczą samoloty 15-20-miejscowe. Za to o znacznie większym zasięgu niż feralne Embraery, równym co najmniej 7-8 tys. km. Duży zasięg to kwestia nie tylko komfortu VIP, ale i ich bezpieczeństwa dzięki większej autonomiczności samolotu.

Powiązane wiadomości

[Seria awarii Embraerów \(2010-07-22\)](#)

[Embraery bez przetargu \(2010-06-09\)](#)

[Karmienie nowotworu \(2009-02-05\)](#)

[Tu-154M poleciał do Samary \(2009-05-24\)](#)

[Komisarz z PiS odchodzi z MON \(2008-01-11\)](#)

Samoloty dla VIP bez przetargu? (2008-12-08)  
Rozgrywki wokół samolotów dla VIP (2008-12-19)  
Karmienie nowotworu (2009-02-05)  
Embraery bez przetargu (2009-05-14)  
Śledztwa SKW (2010-01-14)  
NDR z NSM zamówiony (2008-12-30)  
Cięcia made in Poland (2009-02-11)  
Kredyty zamiast zamówień (2009-03-20)  
MON nadal chce przepłacać za Bryzy (2009-05-29)  
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)  
Pożegnanie lotników (2008-02-18)  
F-16 - loty tylko powyżej 2 km (2009-02-26)  
3 wywiady Bogdana Klicha (2009-09-28)  
Załoga Herculesa o krok od śmierci (2010-02-18)  
Ostatni kilometr (2010-04-14)

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o