

# Papa Charlie już nie poleci?

#Lotnictwo cywilne 25 lutego 2012

**Wszystko wskazuje na to, że Boeing 767 SP-LPC, który 1 listopada ub.r. awaryjnie lądował na Lotnisku Chopina w Warszawie nie wróci już do latania. Jego wrak być może trafi do muzeum.**



Latający w barwach PLL LOT Boeing 767-35D/ER (nr ser. 28656, wyprodukowany w 1997) SP-LPC w wyniku lądowaniu 1 listopada 2011 bez wysuniętego podwozia na Lotnisku Chopina w Warszawie ([Szczęśliwe lądowanie na Okęciu](#), 2011-11-01) uległ dość poważnym uszkodzeniom (zdjęcie: PKBWL). Samolot można naprawić - w Warszawie przebywała grupa inżynierów Boeinga, która określiła zakres potrzebnych prac. Kluczową przesłanką,

do tego, czy uszkodzony samolot będzie naprawiany czy nie, są względy ekonomiczne. Koszty naprawy byłyby bowiem relatywnie duże w stosunku do wartości dość wiekowego samolotu. Decyzję podejmie właściciel - amerykańska kompania leasingowa Aircastle (AYR na NYSE, we wrześniu 2011 fundusz dysponował 138 samolotami wartymi 4,2 mld USD, w 2010). Według nieoficjalnych informacji, będzie to decyzja negatywna. Z punktu widzenia właściciela korzystniejsze może być odebranie odszkodowania od ubezpieczyciela (Lufthansa Group) i zainwestowanie go w inny samolot.

Dodatkową przesłanką jest niejasna przyszłość uszkodzonego Boeinga 767 po ewentualnej naprawie. Po najnowszych informacjach od producenta, który deklaruje, że PLL LOT dostanie pierwsze 5 Boeingów 787 ([Prototyp Dreamlinera w Warszawie](#), 2011-06-27) do wiosny przyszłego roku (pierwszy - 30 listopada br.) wiadomo, że po odebraniu piątego Dreamlinera przewoźnik wycofa ostatniego 767. W tej sytuacji wyremontowany *Papa Charlie* latałby w PLL LOT jeszcze tylko przez rok, ewentualnie nieco dłużej, jeśli dostawy 787 uległyby dalszemu opóźnieniu [Nowy problem](#)

[Dreamlinera](#), 2012-02-06, [Nieopłacalne Dreamlinery](#), 2012-02-24). Później trzeba by szukać dla niego nowego operatora, zapewne na mniej korzystnych niż obecnie warunkach.

Dla PLL LOT ważny może być efekt wizerunkowy. Już samo lądowanie samolotu z ponad 200 pasażerami na pokładzie bez wysuniętego podwozia i zablokowanie na wiele godzin głównego lotniska w Polsce było poważną porażką. Dalsze przewożenie pasażerów samolotem, który w świadomości publicznej przez wiele miesięcy funkcjonował jako wrak, może być kosztowne dla wizerunku linii, któremu i tak daleko do dawnego prestiżu.

Tymczasem trwają prace komisji wyjaśniającej przyczyny wypadku sprzed blisko 4 miesięcy. Komisja musi wyjaśnić w jakich okolicznościach został rozłączony bezpiecznik odpowiadający za obwód elektryczny, który zasila w Boeingu 767 system awaryjnego odblokowywania podwozia i dlaczego nikt go ponownie nie włączył ([Jeden mały bezpiecznik...](#), 2011-12-01). Odpowiedź na to pytanie jest kluczowa, by wyjaśnić w przyszłości, kto odpowiada za wielomilionowe straty związane z wypadkiem i ewentualne skasowanie samolotu. Wyjaśnienia wymaga też przyczyna uszkodzenia przewodu, które spowodowało wyciek płynu i wyłączenie głównej instalacji hydraulicznej SP-LPC. Być może najważniejsza jest odpowiedź na pytanie, czy samolot z tak poważną awarią mógł odbyć wielogodzinny przelot nad Atlantykiem. Trzeba na nie odpowiedzieć zarówno z punktu widzenia przepisów ETOPS ([Znowu opóźnienia Boeinga 787](#), 2010-11-06), jak i racjonalnej odpowiedzialności za życie ponad dwustu pasażerów. Badanie będzie ważnym testem rzetelności dla PKBWL pracującej pod nowym, wymuszonym z jej inicjatywy, kierownictwem ([Lasek zamiast Klicha](#), 2012-02-11).



Latający w barwach PLL LOT Boeing 767-35D/ER (nr ser. 28656, wyprodukowany w 1997) SP-LPC w wyniku lądowaniu 1 listopada 2011 bez wysuniętego podwozia na

Lotnisku Chopina w Warszawie ([Szczęśliwe lądowanie na Okęciu](#), 2011-11-01) uległ dość poważnym uszkodzeniom (zdjęcie: PKBWL). Samolot można naprawić - w Warszawie przebywała grupa inżynierów Boeinga, która określiła zakres potrzebnych prac. Kluczową przesłanką, do tego, czy uszkodzony samolot będzie naprawiany czy nie, są względy ekonomiczne. Koszty naprawy byłyby bowiem relatywnie duże w stosunku do wartości dość wiekowego samolotu. Decyzję podejmie właściciel - amerykańska kompania leasingowa Aircastle (AYR na NYSE, we wrześniu 2011 fundusz dysponował 138 samolotami wartymi 4,2 mld USD, w 2010). Według nieoficjalnych informacji, będzie to decyzja negatywna. Z punktu widzenia właściciela korzystniejsze może być odebranie odszkodowania od ubezpieczyciela (Lufthansa Group) i zainwestowanie go w inny samolot.

Dodatkową przesłanką jest niejasna przyszłość uszkodzonego Boeinga 767 po ewentualnej naprawie. Po najnowszych informacjach od producenta, który deklaruje, że PLL LOT dostanie pierwsze 5 Boeingów 787 ([Prototyp Dreamlinera w Warszawie](#), 2011-06-27) do wiosny przyszłego roku (pierwszy - 30 listopada br.) wiadomo, że po odebraniu piątego Dreamlinera przewoźnik wycofa ostatniego 767. W tej sytuacji wyremontowany *Papa Charlie* latałby w PLL LOT jeszcze tylko przez rok, ewentualnie nieco dłużej, jeśli dostawy 787 uległyby dalszemu opóźnieniu ([Nowy problem Dreamlinera](#), 2012-02-06, [Nieopłacalne Dreamlinery](#), 2012-02-24). Później trzeba by szukać dla niego nowego operatora, zapewne na mniej korzystnych niż obecnie warunkach.

Dla PLL LOT ważny może być efekt wizerunkowy. Już samo lądowanie samolotu z ponad 200 pasażerami na pokładzie bez wysuniętego podwozia i zablokowanie na wiele godzin głównego lotniska w Polsce było poważną porażką. Dalsze przewożenie pasażerów samolotem, który w świadomości publicznej przez wiele miesięcy funkcjonował jako wrak, może być kosztowne dla wizerunku linii, któremu i tak daleko do dawnego prestiżu.

Tymczasem trwają prace komisji wyjaśniającej przyczyny wypadku sprzed blisko 4 miesięcy. Komisja musi wyjaśnić w jakich okolicznościach został rozłączony bezpiecznik odpowiadający za obwód elektryczny, który zasila w Boeingu 767 system awaryjnego odblokowywania podwozia i dlaczego nikt go ponownie nie włączył ([Jeden mały bezpiecznik...](#), 2011-12-01). Odpowiedź na to pytanie jest kluczowa, by wyjaśnić w przyszłości, kto odpowiada za wielomilionowe straty związane z wypadkiem i ewentualne skasowanie samolotu. Wyjaśnienia wymaga też przyczyna uszkodzenia przewodu, które spowodowało wyciek płynu i wyłączenie głównej instalacji hydraulicznej SP-LPC. Być może najważniejsza jest odpowiedź na pytanie, czy samolot z tak poważną awarią mógł odbyć wielogodzinny przelot nad Atlantykiem. Trzeba na nie odpowiedzieć zarówno z punktu widzenia przepisów ETOPS ([Znowu opóźnienia Boeinga 787](#), 2010-11-06), jak i racjonalnej odpowiedzialności za życie ponad dwustu

pasażerów. Badanie będzie ważnym testem rzetelności dla PKBWL pracującej pod nowym, wymuszonym z jej inicjatywy, kierownictwem ([Lasek zamiast Klicha](#), 2012-02-11).

## Powiązane wiadomości

[Papa Charlie już nie poleci? \(2012-02-25\)](#)

[Znowu opóźnienia Boeinga 787 \(2010-11-06\)](#)

[Prototyp Dreamlinera w Warszawie \(2011-06-27\)](#)

[Oblot Dreamlinera \(2009-12-16\)](#)

[100 mln odszkodowania za Dreamlinery \(2010-10-28\)](#)

[Opóźnienie Super Jeta-100 \(2008-03-25\)](#)

[Dostawy Superjetów 100 w połowie roku \(2009-12-24\)](#)

[Dreamliner – opóźnienia i kary \(2010-08-13\)](#)

[Kolejne opóźnienia Boeinga 787 \(2010-08-27\)](#)

[Specjalna grupa Aerofłotu i Boeinga \(2010-09-22\)](#)

[Dreamlinery cięższe niż planowano \(2011-03-15\)](#)

[Szczęśliwe lądowanie na Okęciu \(2011-11-01\)](#)

[Jeden mały bezpiecznik... \(2011-12-01\)](#)

[Szczęśliwe lądowanie na Okęciu \(2011-11-01\)](#)

[Nowy problem Dreamlinera \(2012-02-06\)](#)

[Lasek zamiast Klicha \(2012-02-11\)](#)

[Pogoda przyczyną katastrofy Mi-2 \(2009-02-18\)](#)

[Raport Millera \(2011-07-29\)](#)

[Raport MAK \(2011-01-12\)](#)

[Edmund Klich wygrał proces \(2012-01-19\)](#)

[Trwa nagonka na Edmunda Klicha \(2012-02-08\)](#)

[Raport MAK \(2011-01-12\)](#)

[Raport Millera \(2011-07-29\)](#)

[Edmund Klich wygrał proces \(2012-01-19\)](#)

[Nieopłacalne Dreamlinery \(2012-02-24\)](#)

[Nowy problem Dreamlinera \(2012-02-06\)](#)