

Kłopoty z silnikami EC135 LPR

#Lotnictwo cywilne 26 lutego 2012

Silniki kupionych w ustawionym przetargu śmigłowców EC135 Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wytrzymują bez remontu 800 godzin zamiast deklarowanych przez producenta 3500. Nie wiadomo, jak duże będą wynikające z tego straty i kto je pokryje.



W ostatnim okresie zaobserwowano nieakceptowalny spadek zapasu mocy silników Pratt & Whitney PW206B2 śmigłowców EC135 Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Zamiast deklarowanych przez Eurocoptera 3500 godzin użytkowania między remontami, objawy kwalifikujące silniki do wycofania z eksploatacji i poddania naprawie występują już po 800

godzinach pracy. Z tego powodu uziemione zostały, jak do tej pory, dwa śmigłowce.

Pierwszy Eurocopter EC 135 P2+2 trafił do LPR na Babicach w Warszawie 10 września 2009 ([Pierwszy EC135 dla LPR](#), 2009-09-10). Uroczyste wdrożenie do służby ostatniego z 23 zakupionych śmigłowców nastąpiło 6 kwietnia 2011 w siedzibie Filii LPR w Olsztynie. Nie minął więc nawet rok od chwili, gdy wszystkie bazy LPR opierają swą działalność na nowych śmigłowcach. Zakup kosztował pół miliarda złotych (58 mln zł w 2008, 143 mln zł w 2009 i 300 mln zł w 2010). EC135 nękają nie tylko problemy z awariami, ale i kosztowną infrastrukturą ([Zakaz lądowania EC-135 w Szczecinie](#), 2010-07-27).

Zgodnie z wyjaśnieniami dyrektora LPR, Roberta Gałązkowskiego, w zespołach napędowych kilku EC135 zaobserwowano objawy różnego stopnia przedwczesnego spadku parametrów osiągowych. Śmigłowce objęto specjalnym nadzorem technicznym. Parametry są monitorowane poprzez częste sprawdzenia (co około 10

godzin lotu), tzw. Ground Power Check. Nie rzadziej niż raz na 200 h lotu wykonywana jest również boroskopia.

Dotychczasowe analizy wykazują, iż źródłem kłopotów może być łatwość przedostawania się zanieczyszczeń do wlotów powietrza do silników. Śmigłowce LPR eksploatowane są w trudnych warunkach. Przeważająca część operacji Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego wymaga lądowań w terenie przygodnym, na obszarach gruntowych, z dużą ilością lekkich, drobnych i stosunkowo twardych zanieczyszczeń. Po poderwaniu strumieniem podwirnikowym są one zassane do silników. Efektem jest szybsze zużycie elementów zespołu napędowego na skutek erozji.

Dlaczego w EC135 nie zamontowano urządzeń zabezpieczających? Dyrektor Gałązkowski twierdzi, że na etapie dialogu konkurencyjnego Komisja Przetargowa pytała producentów oferowanych śmigłowców, czy powietrze dostarczane do silników jest wystarczająco zabezpieczone przed zanieczyszczeniami. Przedstawiciele Eurocoptera zapewniali, że wloty do silników w ich śmigłowcach są odpowiednio zabezpieczone. Rzeczywistość okazała się inna. O tym, że nie było podobnych problemów z konkurencyjnym, oferowanym przez AgustaWestland AW109S, było wiadomo z praktyki użytkowania podobnego śmigłowca - A109E, kupionego dla LPR kilka lat wcześniej. Wymagania przetargu został jednak tak sformułowane, że musiał go wygrać EC135 (manipulowano wymiarami, rodzajem podwozia itp., [Układ Eurocoptera](#), 2007-09-23, [Były wiceminister zdrowia aresztowany](#), 2008-04-17).

Dyrektor Gałązkowski potwierdza, że po przeanalizowaniu wyników diagnostyki silników i stwierdzeniu, że problem nie ma charakteru jednostkowego, SP ZOZ LPR zwrócił się w styczniu br. do Eurocoptera z pismem, w którym domaga się podjęcia niezbędnych czynności w celu jak najszybszego usunięcia wykrytego problemu we wszystkich EC135. Choć minął już miesiąc, ani przedstawiciele niemiecko-francuskiego konsorcjum, ani ich polscy przedstawiciele nie odpowiedzieli. Do chwili rozwiązania problemu wszystkie śmigłowce LPR eksploatowane będą pod wzmocnionym nadzorem technicznym. To oczywiście generuje dodatkowe, poważne koszty i może wpłynąć na problemy z ciągłością dyżurów w bazach LPR. Sprawę problemów zaistniałych w SP ZOZ PLR wyjaśnia także Ministerstwo Zdrowia. Nie wiadomo, jak duże będą wynikające z tego straty i kto je pokryje.

W 2011 załogi śmigłowców wykonały łącznie 8833 loty, w tym 6974 do wypadków i nagłych zachorowań i 1859 transportów międzyszpitalnych. Zrealizowane zostało to w czasie 6569 godzin lotu. Kolejne 1644 godziny wylatano w ramach realizowanego programu szkolenia w posługiwaniu się nowymi śmigłowcami.

Więcej o sytuacji Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego w najbliższym ML Skrzydłata Polska.

W ostatnim okresie zaobserwowano nieakceptowalny spadek zapasu mocy silników Pratt & Whitney PW206B2 śmigłowców EC135 Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Zamiast deklarowanych przez Eurocoptera 3500 godzin użytkowania między remontami, objawy kwalifikujące silniki do wycofania z eksploatacji i poddania naprawie występują już po 800 godzinach pracy. Z tego powodu uziemione zostały, jak do tej pory, dwa śmigłowce.

Pierwszy Eurocopter EC 135 P2+2 trafił do LPR na Babicach w Warszawie 10 września 2009 ([Pierwszy EC135 dla LPR](#), 2009-09-10). Uroczyste wdrożenie do służby ostatniego z 23 zakupionych śmigłowców nastąpiło 6 kwietnia 2011 w siedzibie Filii LPR w Olsztynie. Nie minął więc nawet rok od chwili, gdy wszystkie bazy LPR opierają swą działalność na nowych śmigłowcach. Zakup kosztował pół miliarda złotych (58 mln zł w 2008, 143 mln zł w 2009 i 300 mln zł w 2010). EC135 nękają nie tylko problemy z awariami, ale i kosztowną infrastrukturą ([Zakaz lądowania EC-135 w Szczecinie](#), 2010-07-27).

Zgodnie z wyjaśnieniami dyrektora LPR, Roberta Gałązkowskiego, w zespołach napędowych kilku EC135 zaobserwowano objawy różnego stopnia przedwczesnego spadku parametrów osiągowych. Śmigłowce objęto specjalnym nadzorem technicznym. Parametry są monitorowane poprzez częste sprawdzenia (co około 10 godzin lotu), tzw. Ground Power Check. Nie rzadziej niż raz na 200 h lotu wykonywana jest również boroskopia.

Dotychczasowe analizy wykazują, iż źródłem kłopotów może być łatwość przedostawania się zanieczyszczeń do wlotów powietrza do silników. Śmigłowce LPR eksploatowane są w trudnych warunkach. Przeważająca część operacji Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego wymaga lądowań w terenie przygodnym, na obszarach gruntowych, z dużą ilością lekkich, drobnych i stosunkowo twardych zanieczyszczeń. Po poderwaniu strumieniem podwirnikowym są one zassane do silników. Efektem jest szybsze zużycie elementów zespołu napędowego na skutek erozji.

Dlaczego w EC135 nie zamontowano urządzeń zabezpieczających? Dyrektor Gałązkowski twierdzi, że na etapie dialogu konkurencyjnego Komisja Przetargowa pytała producentów oferowanych śmigłowców, czy powietrze dostarczane do silników jest wystarczająco zabezpieczone przed zanieczyszczeniami. Przedstawiciele Eurocoptera zapewniali, że wloty do silników w ich śmigłowcach są odpowiednio zabezpieczone. Rzeczywistość okazała się inna. O tym, że nie było podobnych problemów z konkurencyjnym, oferowanym przez AgustaWestland AW109S, było

wiadomo z praktyki użytkowania podobnego śmigłowca - A109E, kupionego dla LPR kilka lat wcześniej. Wymagania przetargu został jednak tak sformułowane, że musiał go wygrać EC135 (manipulowano wymiarami, rodzajem podwozia itp., [Układ Eurocoptera](#), 2007-09-23, [Były wiceminister zdrowia aresztowany](#), 2008-04-17).

Dyrektor Gałązkowski potwierdza, że po przeanalizowaniu wyników diagnostyki silników i stwierdzeniu, że problem nie ma charakteru jednostkowego, SP ZOZ LPR zwrócił się w styczniu br. do Eurocoptera z pismem, w którym domaga się podjęcia niezbędnych czynności w celu jak najszybszego usunięcia wykrytego problemu we wszystkich EC135. Choć minął już miesiąc, ani przedstawiciele niemiecko-francuskiego konsorcjum, ani ich polscy przedstawiciele nie odpowiedzieli. Do chwili rozwiązania problemu wszystkie śmigłowce LPR eksploatowane będą pod wzmocnionym nadzorem technicznym. To oczywiście generuje dodatkowe, poważne koszty i może wpłynąć na problemy z ciągłością dyżurów w bazach LPR. Sprawę problemów zaistniałych w SP ZOZ LPR wyjaśnia także Ministerstwo Zdrowia. Nie wiadomo, jak duże będą wynikające z tego straty i kto je pokryje.

W 2011 załogi śmigłowców wykonały łącznie 8833 loty, w tym 6974 do wypadków i nagłych zachorowań i 1859 transportów międzyszpitalnych. Zrealizowane zostało to w czasie 6569 godzin lotu. Kolejne 1644 godziny wylatano w ramach realizowanego programu szkolenia w posługiwaniu się nowymi śmigłowcami.

Więcej o sytuacji Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego w najbliższym ML Skrzydła Polska.

Powiązane wiadomości

[Kłopoty z silnikami EC135 LPR \(2012-02-26\)](#)

[Układ Eurocoptera \(2007-09-23\)](#)

[Były wiceminister zdrowia aresztowany \(2008-04-17\)](#)

[Zawiadomienie o możliwym przestępstwie w przetargu na śmigłowce dla LPR \(2007-10-21\)](#)

[Eurocopter wygrał w ustawionym przetargu \(2007-10-10\)](#)

[Resort zdrowia ma anulować przetarg na śmigłowce dla LPR \(2007-11-14\)](#)

[Układ Eurocoptera \(2007-09-23\)](#)

[Zawiadomienie o możliwym przestępstwie w przetargu na śmigłowce dla LPR \(2007-10-21\)](#)

[Pierwszy EC135 dla LPR \(2009-09-10\)](#)

[Układ Eurocoptera \(2007-09-23\)](#)

[Były wiceminister zdrowia aresztowany \(2008-04-17\)](#)

[Zawiadomienie o możliwym przestępstwie w przetargu na śmigłowce dla LPR \(2007-10-21\)](#)

[Resort zdrowia ma anulować przetarg na śmigłowce dla LPR \(2007-11-14\)](#)

[Umowa z Eurocopterem podpisana \(2008-07-01\)](#)

[Układ Eurocoptera \(2007-09-23\)](#)

[Oferty na śmigłowce dla LPR otwarte \(2007-09-27\)](#)

[Sąd uwzględnił odwołanie Eurocoptera \(2008-02-04\)](#)

[Były wiceminister zdrowia aresztowany \(2008-04-17\)](#)

Zakaz lądowania EC-135 w Szczecinie (2010-07-27)

Układ Eurocoptera (2007-09-23)

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