

## Niebezpieczne EC225?

#Lotnictwo cywilne 11 listopada 2012

**Pracownicy platform wiertniczych uważają, że śmigłowce Eurocopter EC225 są niebezpieczne w lotach nad dużymi akwenami. W ubiegłych miesiącach zdarzyły się 2 wypadki z ich udziałem.**



*22 października śmigłowiec EC225 Super Puma G-CHCN musiał wodować awaryjnie na Morzu Północnym. Na szczęście, 19 osobom znajdującym się na jego pokładzie nic się nie stało. Zdarzyło się to 5 miesięcy po podobnym wypadku innego śmigłowca tego typu. 10 maja maszyna należąca do Bond Offshore Helicopters o numerze G-REDW (na zdjęciu) z 14 osobami na pokładzie musiała wodować 37 km na wschód od Aberdeen*

Lider związku zawodowego Rail Maritime and Transport, Jake Molloy przypomina, że 22 października ok. 12:15 śmigłowiec EC225 Super Puma nr G-CHCN musiał wodować awaryjnie na Morzu Północnym. Na szczęście 14 osobom znajdującym się na jego pokładzie nic się nie stało. Zdarzyło się to 5 miesięcy po podobnym wypadku innego śmigłowca tego typu. 19 robotników i załoga musieli wówczas zostać ewakuowani przez jednostki ratownicze. W obu wypadkach znaleziono pęknięcia w przekładniach głównych. – *W maju Eurocopter zapewniał, że powodem był błąd wykonawczy małej partii wałów przekładni śmigłowca. Ale zdarzył się kolejny wypadek i tylko dobrej pogodzie zawdzięczamy, że nikt nie zginął* – powiedział Molloy.

Według *Flightglobal*, pracownicy platform wiertniczych uważają, że śmigłowce Eurocopter EC225 nie powinny latać nad dużymi akwenami. I twierdzą, że nie zmienią zdania nawet, gdy UK Civil Aviation Authority ponownie zezwoli na takie loty. Eurocopter musi wcześniej dokonać zmian konstrukcyjnych, by uzyskać takie dopuszczenie.

Molloy nie ma zaufania także do EASA (European Aviation Safety Agency). Zatwierdzony przez nią czujnik drgań nie zapewnia jego zdaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. By to wyjaśnić przedstawiciele związkowców zostali zaproszeni na posiedzenie Helicopter Safety Steering Group, które jest planowane na 15 listopada.

2 listopada Eurocopter ogłosił, że awaryjny system smarowania działał prawidłowo w czasie feralnego lotu 22 października. To mogłoby oznaczać, że problem, który powstał był inny niż maju, gdy awaryjny system smarowania spowodował fałszywy alarm. Operatorzy uziemili wówczas czasowo nie tylko EC225 (tylko Bond Offshore Helicopters, Bristow Helicopters i CHC Helicopter Corp. uziemiły 25 śmigłowców), ale i wiele AS332L2. Teraz stopniowo wracają one do lotów po wyposażeniu w wały starszego typu. W międzyczasie właściciele platform musieli wynająć statki do transportu robotników.

---

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