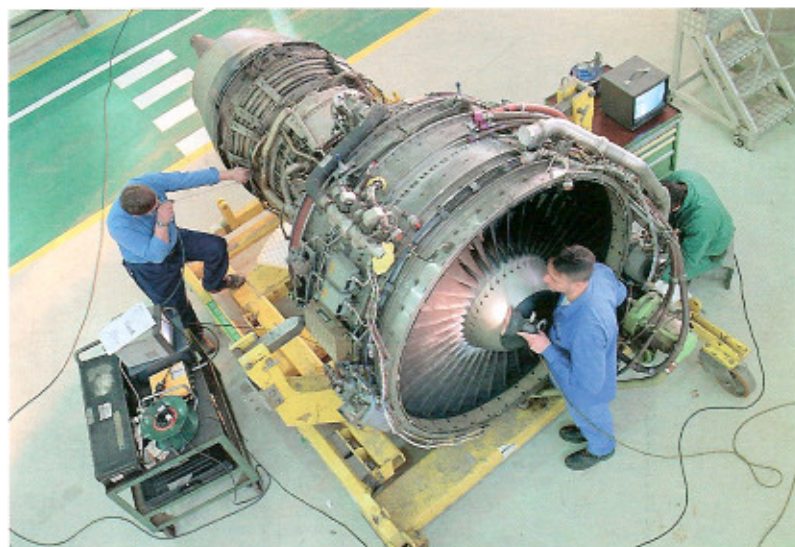


Niby niewiele, a jednak w lotnictwach rodzajów naszych sił zbrojnych pojawiło się ostatnimi laty kilka nowych typów statków powietrznych, a w planach są kolejne. Wraz z nimi trafiło do Polski szereg nowych wzorów wyposażenia i specjalistycznego sprzętu. Wśród najważniejszych są zespoły napędowe.

## Silniki do przeglądu



Grupa Avio we współpracy z WZL-4, czy to dzięki prywatyzacji czy umowie o partnerstwie publiczno-privatnym, mogłaby wykonywać w Polsce większość prac przy silnikach do samolotów F-16, C-295M, śmigłowcach SH-2G oraz turbinach dla fregat typu O.H. Perry i korwet Gawron.

Fotografie: Avio.

Pierwszą nowością w zakresie zespołów napędowych był silnik General Electric T700 morskich śmigłowców Kaman SH-2G Seasprite. Śmigłowce te pojawiły się wraz z drugą fregatą typu O.H. Perry, przejętą ze stanu US Navy w 2002 r. Rok później przyleciały pierwsze samoloty transportowe CASA C-295M, każdy z silnikami Pratt&Whitney Canada 127G. Z kolei rok ubiegły to początek historii polskich F-16, a z nimi silników odrzutowych Pratt&Whitney PW-100-229. W perspektywie kilku kolejnych lat w planach jest przejęcie samolotów transportowych C-130E (pięć maszyn, każda z czterema silnikami Rolls-Royce T56-A-7A), samolotów szkolenia zaawansowanego, nowych maszyn do przewozu ważnych osób i śmigłowców (typy jeszcze nieznane). Rozpoczęła się też na dobre modernizacja szkolno-treningowych Orlików, w których czeskie Waltery M-601 będą zastępowane przez P&W Canada PT6A-25C.

Wraz z nowymi napędami trzeba od podstaw stworzyć system zabezpieczenia technicznego, odpowiadający za ich codzienną eksploatację, możliwość prowadzenia niezbędnych, doraźnych napraw oraz okresowych przeglądów i remontów.

W przypadku starszych typów statków powietrznych działa system wypracowany przed laty. Poszczególne typy silników są remontowane w kraju (Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 4, producenci) lub u jednego z naszych wschodnich sąsiadów (patrz przykład odrzutowych Al-25 do Jak-ów-40, przekaza-



nych do remontu na Białoruś). Tymczasem umowy zawarte na dostawy i serwis nowych typów statków powietrznych rządzą się swoimi prawami. Niestety, jak się wydaje niezbyt korzystnymi w punktu widzenia długotrwałej eksploatacji. Ponieważ dostęp do technologii remontowych kosztuje zawsze dodatkowe pieniądze, w zasadzie wszystkie wymienione wyżej nowe typy napędów wcześniej czy później będą musiały zostać wywiezione za granicę. W Polsce istnieje tylko możliwość prowadzenia codziennego serwisowania lub wykonania drobnych napraw w jednostkach.

### Wizja jednego partnera

A może warto pomyśleć o stworzeniu nowego systemu remontowego z wykorzystaniem potencjału funkcjonujących zakładów? Dziś mają one jeszcze co robić, ale po ostatecznym pożegnaniu techniki pamiętającej Układ Warszawski rychno mogą stanąć przed widmem likwidacji.

Oczywiście rozwiązanie najkosztowniejsze, czyli zakup odpowiednich licencji od każdego z producentów silników nie wchodzi w grę. Można za to spróbować zainteresować zagranicznych partnerów kooperacji przemysłową. Nie można jednak liczyć na porozumienie jedyne w zasadzie, specjalizującego się w remontach silników, zakładu – mowa o Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 4 – ze wszystkimi dostawcami napędów. Chyba, że partnerem zostanie firma już mająca sieć powiązań na rynku. Przykładem, który taki „luksus” pozwolić sobie mogą nie tylko kraje duże i bogate są rozwiązania zastosowane niedawno w Holandii czy Belgii.

Z tego punktu widzenia warto przyjąć się intencjom zacieśnienia współpracy między WZL-4 a włoską firmą Avio. Podpisane w trakcie salonu Le Bourget dokumenty mogą być początkiem znaczącej kooperacji. Włoski potentat w dziedzinie napędów ma podpisane umowy partnerskie z General Electric, Pratt&Whitney'em i Rolls&Roycem. W swoim kraju w zasadzie nie ma poważniejszych konkurentów. Oczywiście wejście na polski rynek byłoby możliwe tylko po rozszerzeniu granic kooperacji z producentami, ale jak się wydaje łatwiej będzie Włochom niż Polakom wydeptywać ścieżki praktycznie od zera. Przykładem udanej współpracy międzynarodowej Avio jest Holandia, w której nie tak dawno firma wygrała przetarg na partnerstwo publiczno-privatne z tamtejszym wojskowym zakładem remontowym w zakresie serwisowania silników do F-16.

Przykładowo, po wejściu Avio do WZL-4, czy to dzięki prywatyzacji czy umowie o partnerstwie publiczno-privatnym, w Polsce mogłaby być wykonywana większość prac przy silnikach do F-16, C-295M, SH-2G. Pamiętać też trzeba o kontrakcie z Avio na dostawę turbiny gazowej LM2500 dla korwety Gawron, w które wyposażone są też obie fregaty typu Perry. Ewentualna głębsza współpraca z Włochami może być też w przyszłości poszerzona o serwisowanie napędów nowych śmigłowców, których zakup jest w najbliższym czasie planowany. Warto zauważyć, że także w tym obszarze mogłoby dojść do owocnej współpracy z firmą Avio, która posiada doświadczenie i obecnie remontuje silniki zarówno używane przez śmigłowce firm Sikorski i AgustaWestland, jak też NH90 oferowane w Polsce przez Eurocoptera. Współpraca WZL-4 z Avio mogłaby także przynieść korzyści w postaci włączenia polskiego zakładu w europejską sieć zakładów remontowych silników lotniczych, organizowaną obecnie przez Avio. Dałoby to warszawskiej firmie zarówno dostęp do najnowszych technologii, jak też możliwość pozyskania zleceń kooperacyjnych i uczestnictwa w remontach silników innych krajów korzystających dzisiaj z usług Avio.

Wojciech Zawadzki