



Michał Fiszer, Jerzy Gruszczyński

Remonty lotniczych silników turbośmigłowych w Polsce

U progu 2008 r. pojawiła się kolejna szansa rozwoju polskiego przemysłu lotniczego, tym razem w obszarze remontów i obsługi technicznej lotniczych silników turbośmigłowych. Jeśli zostanie odpowiednio wykorzystana, większość turbinowych silników lotniczych napędzających rodzime statki powietrzne będzie serwisowana i naprawiana w naszym kraju. Jest to istotne nie tylko z ekonomicznego punktu widzenia, ale pozwala też wprowadzić nasze lotnicze zakłady remontowe do grona światowych liderów tej branży.



Na początku br. EuroLOT ogłosił przetarg na pięcioletnią pełną usługę serwisową silników Pratt & Whitney Canada PW124 i PW127. Usługa ma objąć 28 silników stanowiących napęd 6 samolotów ATR-42-500 i 8 ATR-72-200 (zdj. tytułowe) oraz kilku zapasowych.

Na początku tego roku nasz lokalny przewoźnik lotniczy EuroLOT ogłosił przetarg na pięcioletnią, pełną usługę serwisową silników Pratt & Whitney Canada PW124 i PW127, stanowiących napęd samolotów ATR-42 i ATR-72 latających w Eurolocie. Usługa obejmuje przeglądy silników i drobne naprawy „na skrzydle”, a także obsługi wymagające demontażu silnika, w tym dogłębne przeglądy, wymiany modułów, a nawet generalne remonty silników. Usługa

ma objąć ponad 30 silników, w tym 28 stanowiących napęd 6 samolotów ATR-42-500 i 8 ATR-72-200 i kilka zapasowych. Po raz pierwszy duże szanse na wygranie owego przetargu ma polska firma, która wkrótce stanie do przetargu, obok takich konkurentów jak Lufthansa Technics i Pratt & Whitney. Do tej pory silniki były serwisowane w zakładzie remontowym producenta w Southampton w Wielkiej Brytanii. Pratt & Whitney zamyka jednak

swoją europejską zakład remontowy, polecając swoje zakłady remontowe w Azji i w Ameryce Północnej, co jest w zasadzie nie do zaakceptowania dla wielu europejskich przewoźników.

Wspomnianym kontrahentem krajowym jest nowo powstające konsorcjum Polska Grupa Silników Lotniczych „Polonia Aero”. Konsorcjum to składa się z dwóch, dobrze w branży lotniczej znanych firm: Wojskowych Zakładów

Lotniczych nr 4 z Warszawy oraz firmy Avio Polska, polskiego oddziału włoskiej firmy Avio (dawnej Fiat Avio) z Turynu, trzeciego co do wielkości europejskiego producenta silników turbinowych. WZL nr 4 dysponuje własnym zakładem w Warszawie, wysokokwalifikowaną, doświadczoną kadrą specjalistów oraz możliwościami w zakresie wykonania określonych czynności obsługi. Firma Avio wnosi licencje na pełne obsługi techniczne wszystkich odmian silników rodziny PW100 oraz – w razie zawarcia kontraktu – dokonuje transferu niezbędnych technologii. Przewiduje się, że początkowo WZL nr 4 jako część konsorcjum „Polonia Aero” wykonywałby prace obsługowe silników „na skrzydle”, montaż i demontaż silników z płatowca, przeglądy bieżące i po wykonaniu drobnych napraw oraz wymiany wymagających tego modułów silnika. Początkowo moduły te byłyby odsyłane do zakładu firmy Avio w Neapolu, a w ich miejsce montowałoby moduły przechowywane w WZL nr 4 jako niezbędny zapas. Jednakże w przypadku rozwoju zakresu usług i prac świadczonych przez „Polonia Aero”, polski zakład konsorcjum podjąłby remonty modułów silników rodziny PW100 na miejscu. W takiej sytuacji zamiast wysyłać moduły do naprawy we Włoszech, WZL nr 4 otrzymywałby z włoskiego zakładu inne moduły do remontu, gromadzone w Neapolu jako bieżące zapasy

obsługowe. Najwyższym stopniem wtajemniczenia byłoby wykonywanie kompletnych remontów głównych silników PW124 i PW 127 w Polsce. Chwilowo jednak nie jest to możliwe, bowiem WZL nr 4 nie dysponuje hamownią dla silników turbośmigłowych. Jest jednak sprawą oczywistą, iż w przypadku większej ilości serwisowanych silników tego typu, taka hamownia zostanie w Warszawie zbudowana i wyposażona. Mielibyśmy wówczas do czynienia z najkorzystniejszą sytuacją, w której kompletny serwis silników rodziny PW100 zapewniałby polski inżynier i polski technik w zlokalizowanym na miejscu zakładzie. Poza bezpośrednio wymiernymi oszczędnościami krajowych operatorów statków powietrznych, wiązałyby się to z zastrzykiem nowoczesnych technologii, z perspektywami dalszego rozwoju (atrakcyjna oferta dla sąsiadów), a także... ze wzrostem bezpieczeństwa narodowego.

Ten ostatni aspekt jest również istotny z punktu widzenia żywotnych interesów Polski. Serwis silników PW124 i PW127B samolotów ATR-42 i ATR-72 floty Eurolotu pozwoliłby na łatwe podjęcie serwisowania silników PW127G, które stanowią napęd samolotów transportowych CASA C-295M używanych w polskich Siłach Powietrznych. Dla konsorcjum „Polonia Aero” oznaczałoby to podwojenie populacji serwisowanych silników, dla Sił Powietrznych

Walka o kontrakt Eurolotu na serwisowanie silników PW124 i PW127 rozgrywa się pomiędzy Pratt & Whitney, Lufthansa Technics i Polską Grupą Silników Lotniczych „Polonia Aero”. W skład tej ostatniej wchodzi firma Avio Polska, polski oddział firmy Avio (dawniej Fiat Avio) z Turynu. Na zdjęciu remont silników turbinowych w zakładach firmy Avio w Neapolu.
Fot. Avio

Serwis silników PW124 i PW127 samolotów ATR-42-500 i ATR-72-200, pozwala na łatwe podjęcie serwisowania silników PW127G samolotów transportowych CASA C-295M używanych w Polskich Siłach Powietrznych.
Fot. Piotr Abraszek

– wymierne oszczędności, a dla całego kraju – wzrost samowystarczalności w dziedzinie obronności. Dla obu operatorów, Eurolotu i polskich Sił Powietrznych serwisowanie silników rodziny PW100 na miejscu oznaczałoby skrócenie czasu pozostawania silników „poza skrzydłem” o ok. 15–20%, a tym samym odpowiedni wzrost gotowości statków powietrznych do użycia. Wspomniane skrócenie czasu wynika z tego, iż silniki nie muszą być wysyłane do odległego zakładu w celu dokonania obsługi oraz z faktu, że w razie konieczności dokonania niespodziewanej obsługi (przeгляdu, naprawy) specjaliści przybywają na warszawskie lotnisko za godzinę (do Krakowa za kilka godzin), a nie po kilku dniach.

Dzięki licencjom remontowym posiadanym przez firmę Avio, konsorcjum „Polonia Aero” mogłoby podjąć w Polsce także obsługę silników turbinowych General Electric T700. Chwilowo zapotrzebowanie na ich obsługę jest niewielkie, bowiem stanowią one napęd jedynie pokładowych śmigłowców ZOP Kaman SH-2F *Seasprite* używanych przez polską Marynarkę Wojenną, ale sytuacja ta niedługo

ulegnie zmianie. Kiedy do uzbrojenia polskich Sił Zbrojnych trafi nowy średni śmigłowiec wielozadaniowy, jest wielce prawdopodobne, iż jego napęd będą stanowiły właśnie silniki T700. Silniki te są bowiem używane zarówno na śmigłowcach NH Industries NH90 i AgustaWestland *Merlin* (alternatywnie z silnikami Rolls-Royce), jak i na śmigłowcach Sikorsky S-70 *Black Hawk* (jako jedyny typ silnika). W przypadku silników tego typu możliwe byłoby pełne ich serwisowanie w Polsce z remontami głównymi wyłącznie, bowiem WZL nr 4 wykonuje już remonty śmigłowcowych silników turbinowych, zlecając ich hamowanie WZL nr 3 w Dęblinie. Kolejna hamownia dostosowana do prób śmigłowcowych silników turbinowych wraz z ich kompletnym wirnikiem jest dostępna w zakładzie w Rzeszowie, gdyby WZL nr 3 nie mógł podjąć się prób wyremontowanych silników T700.

Pozostaje jeszcze kwestia remontów turbinowych silników odrzutowych F100-PW-229 dla naszych wielozadaniowych samolotów myśliwskich F-16C/D *Jastrząb*. Firma Avio jest właścicielem holenderskiego zakładu remontowego Dutch Aero,

który z kolei ma licencję na remont silników F100-PW-220. Zakład ten zapewnia obsługę napędu F-16A/B niektórych użytkowników europejskich. W ten sposób – pośrednio – Avio prowadzi remonty silników Pratt & Whitney rodziny F100, ale licencję na remont silników wersji F100-PW-229 należałoby dopiero uzyskać. Gdyby zapadły odpowiednie decyzje w Ministerstwie Obrony Narodowej, uzyskanie odpowiedniej licencji zapewne nie stanowiłoby dla Avio większego problemu. W takiej sytuacji do silników już remontowanych w warszawskim WZL nr 4 mogłoby dołączyć także F100-PW-229 z naszych *Jastrzębi*.

Obecnie wiele zależy od rozstrzygnięcia przetargu na obsługę techniczną silników turbośmigłowych PW124 i PW127 samolotów Eurolotu. W przypadku wygranej konsorcjum „Polonia Aero”, otwiera się perspektywa na opanowanie rynku remontu silników turbinowych nie tylko w Polsce, ale także w niektórych krajach sąsiednich. Należy popierać takie rozwiązanie, bowiem niesie ono ze sobą korzyści zarówno bezpośrednie, jak i też otwiera drzwi dla kolejnych, wielce dla nas korzystnych rozwiązań. □

