ODSIECZ DLA POLSKIEGO

PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Dotychczas w Polsce niewiele się mówiło, że na Ukrainie są produkowane jedne z najnowocześniejszych na świecie śmigłowców i samolotów. Jeszcze mniej, że polska armia wyposażona w różnego rodzaju postradzieckie maszyny latające, w tym w kilkadziesiąt śmigłowców typu Mi-8 oraz Mi -24 zwanych „latającymi czołgami", nie narzeka na ich przydatność do wywiązywania się z zadań z zakresu obronności państwa, a co więcej, regularnie kupuje do nich silniki w OAO Motor Sicz na Zaporożu.

A już nie uchodziło artykułować, że silniki linii TW-3, zupełnie nowej generacji napędów, nie tylko znacząco poprawiają możliwości starszych maszyn, ale sprawiają, że pod wieloma względami przewyższają konstrukcje dostępne na światowych rynkach dla takich krajów jak Polska.

Skromność potentata

Ukraińcom też specjalnie nie zależało, aby zbyt głośno chwalić się swymi osiągnięciami. Na przykład OAO Motor Sicz z Zaporoża, **ukraiński potentat w produkcji silników lotniczych, swoja egzystencję opierał na współpracy z Rosją. Silniki stąd były**
przeznaczone nie tylko
do
samolotów transportowych takich jak An-124, ale również do maszyna szkolnych i szkolno-bojowych. Do tego zakłady Motor Sicz produkowały jednostki napędowe praktycznie do wszystkich rosyjskich śmigłowców. Cała rodzina silników TW-3-117 przeznaczona była dla śmigłowców transportowych Mi-8/17, morskich Mi-14, a także w części do maszyn szturmowych Mi-24. Mająca duże perspektywy rozwojowe jednostka napędowa TW-3-117, czyli WK-2500 (VK-2500) stanowi o sile śmigłowca Mi-171, zmodernizowanego Mi-24/35 oraz najnowszych

rosyjskich śmigłowców bojowych Mi-28N, Mi-28, Ka-50 i Ka-52.
Tylko w 2014 zaplanowano, że na 1000 jednostek napędowych, 400 powstanie na potrzeby rosyjskiego odbiorcy.

Bądź co bądź ukraiński OAO Motor Sicz z Zaporoża należy do najstarszych firm na świecie produkujących silniki lotnicze. Działa od 1906 r. Ale co najważniejsze posiada, zachowany pomimo trudnej sytuacji ekonomicznej i politycznej Ukrainy, jeden z najnowocześniejszych na świecie potencjałów wytwórczych. Słynie ze wspierania innowacyjności oraz sprawnego wdrażania awangardowych osiągnięć technologicznych i technicznych. Przede wszystkim jednak dysponuje kreatywnym zapleczem intelektualnym. Wszystkie te walory decydują, że posiada jako jedna z niewielu firm na świecie zdolność realizacji pełnego cyklu wytwórczego silników: od założeń, poprzez projektowanie, próby i wytwarzanie.

Partner strategiczny w kozim rogu

OAO Motor Sicz jest producentem silników lotniczych, turbin i wirników lotniczych, pomocniczych jednostek PMU i wielu innych podzespołów napędowych. Ukraińskie silniki są stosowane nie tylko w samolotach transportowych, ale też w maszynach szkolnych i szkolno-bojowych. Przede wszystkim jednak zakłady Motor Sicz produkują jednostki napędowe dla najprzeróżniejszego rodzaju śmigłowców. Stąd pochodzi na przykład cała rodzina silników TW-3-117 mających zastosowanie w śmigłowcach transportowych Mi-8/17, morskich Mi-14 ale też w części maszyn szturmowych Mi-24. Perspektywiczna wersja TW-3-117, czyli WK-2500 (VK-2500) używana jest na przykład w napędzie do śmigłowca Mi-171. Nie mogą się bez niej obejść zmodernizowane Mi-24/35, a także najnowsze rosyjskie śmigłowce bojowe Mi-28N, Mi-28, Ka-50 i Ka-52.

Wszystkie te osiągniecia decydowały, że OAO Motor Sicz był dla większości rosyjskich producentów lotniczych oraz rosyjskiego lotnictwa wojskowego partnerem wręcz strategicznym. W Rosji co prawda zajęto się produkcją silników, ale według ekspertów są one znacznie gorsze od ukraińskich. Na przykład żywotność silników z Zaporoża wynosi 5 tys. godzin lotu, a rosyjskich najwyżej 1,5 tys. godzin. To najlepiej świadczy o tym, że przemysł lotniczy Rosji w dużej mierze jest zależny od dostaw OAO Motor Sicz.

Uniezależnianie się

Ze względu na sytuację polityczną w regionie, w celu uniezależnienia się od kontrahenta rosyjskiego, firma Motor Sicz podjęła wysiłek zbudowania od podstaw osobnej gałęzi produktowej, chociaż zbieżnej z dotychczasową, czyli produkcji śmigłowców. Aby zapewnić sukces przedsięwzięciu na Charkowskim Uniwersytecie Lotniczym został utworzony kierunek „budowa śmigłowców." Dlatego nikogo nie powinno dziwić, że w zdecydowanej mierze finansowany jest ze środków Motor Sicz, a jego absolwenci już pracują w oddziale śmigłowcowym firmy.

Natomiast dział projektowy w pierwszej kolejności zajął się sprawdzonymi konstrukcjami napędzanymi silnikami Motor Siczy tj Mi-2, Mi-8, Mi-17, Mi-24, do których zaprojektowano i wykonano nowe typy silników tzw. 5-tej generacji (posiadających zwiększoną moc, mniejsze zużycie paliwa, odporność na wysokie temperatury atmosfery i zdecydowane zwiększenie pułapu lotu i zawisu śmigłowców).

Właśnie przy okazji wymiany silników postanowiono dokonać głębokiej modernizacji śmigłowców, pozwalającej na uzyskanie nowych, unikalnych parametrów i zwiększenia ich możliwości w użytkowaniu.

Szansa dla polskich firm

Aby uniezależnić się o kontrahentów rosyjskich OAO Motor Sicz z Zaporoża postawiła również zbadać możliwości w celu podjęcia współpracy z polskimi firmami sektora lotniczego. Dlatego podczas XI Międzynarodowej Wystawy „Broń i bezpieczeństwo 2014″ podpisane zostało porozumienie o powołaniu międzynarodowego konsorcjum zajmującego się budową samolotów wojskowych. W jego skład weszła ukraińska spółka Motor Sicz, Motor Sich Poland i polskie przedsiębiorstwo Arboleda. Kolejne polskie firmy z branży lotniczej już wypytują o możliwości dołączenia do tego konsorcjum, które będzie się zajmować m. in. modernizacją i wymianą silników w śmigłowcach modeli W-3 Sokol, Mi-8, Mi-17, Mi-24, Mi-14, Mi-2.

Konsorcjum stwarza olbrzymią szansę dla wielu polskich firm z branż i sektorów związanych z przemysłem lotniczym do dołączenia do światowej czołówki w tej sferze. Jeśli będą bowiem posiadały zdolność dostosowania się do przepisów lotniczych w zakresie certyfikacji jakości, projektowania, produkcji, organizacji i bezpieczeństwa otworzą się dla nich możliwości, których dotychczas nie posiadały. Przede wszystkim polscy kontrahenci w zakresie produkcji podzespołów do silników i śmigłowców będą posiadali możliwość zajęcia poważnego miejsca w łańcuchu dostaw dla OAO Motor Sicz. Polska kadra naukowa i instytuty naukowe uzyskają

szansę brania udziału w procesie projektowania, badań naziemnych i w locie, badań resursowych i opracowaniu innowacyjnych technologii. Zostaną także podjęte wspólne działania mające na celu wyposażanie śmigłowców w zaawansowane technologicznie systemy uzbrojenia i rozpoznania.

Polskie atuty

Inwestycyjnym celem Motor Sicz jest bowiem uruchomienie w Polsce produkcji śmigłowców i silników lotniczych, poprzez założenie w Polsce przedsiębiorstw (na polskim prawie handlowym) z udziałem polskich podmiotów, spełniających europejskie standardy i normy lotnicze. W tej sytuacji polscy producenci z branży lotniczej, w szczególności związani z Doliną Lotniczą w Rzeszowie, AviaSPLOT itd. mają powody do zadowolenia.

Tej wielkie szansy dla polskiego przemysłu lotniczego nie byłoby, gdyby Polska przed drugą wojną światową i dobie Polski Ludowej byłaby zaściankiem przemysłu lotniczego. Między innymi Motor Sicz zwróciła uwagę na polski śmigłowiec W-3 Sokół po otrzymaniu od ukraińskiego rządu zadanie wyprodukowania dla sił zbrojnych Ukrainy, śmigłowca o masie startowej 6-7 ton (ok. 18 uzbrojonych żołnierzy). Po wielu analizach i porównaniach z produkcją na świecie, specjaliści Motor Sicz doszli do wniosku, że najlepszym rozwiązaniem będzie oparcie się na polskiej konstrukcji. Według nich W-3 Sokół jest bardzo dobrą, w miarę nowoczesną konstrukcją, ale napędzaną przestarzałym silnikiem rodziny TWD-10. Jest to ważne, gdyż na świecie podobnych konstrukcji śmigłowców w klasie 6-7 ton brakuje.

Nakreślony przez OAO Motor Sicz w Polsce program współpracy z polskim przemysłem lotniczym jest bardzo szeroki i uruchamia szereg działań w dziedzinie nauki i badań, w dziedzinie biur projektowych, wdrożenia szeregu innowacji i wdrożenia do produkcji szeregu konstrukcji. Przede wszystkim otwiera drogę do odrodzenia rodzimej produkcji lotniczej i rozkooperowania jej w dziesiątkach firm procujących dla lotnictwa i oczekujące na takie programy rozwojowe, w których może się zaangażować i wziąć w nich udział Jest ambitny i chociażby zdaniem ekspertów Polska powinna się w niego zaangażować na różnych płaszczyznach. Tym bardziej, że Motor Sicz już powołał w Polsce swoją spółkę „Motor Sicz Polska” poprzez którą zamierza prowadzić swoją działalność i inwestycje w Polsce. Utworzone zostało również konsorcjum „Sokół” z Motor Sicz jako liderem. W jego skład wchodzi szereg polskich firm lotniczych mającym na celu modernizację śmigłowców rodziny Mi i w szczególności konstrukcji Sokół.

Ze względu na niszę rynkową jaka zaistniała w tej klasie śmigłowców, należy liczyć się z poważnymi zamówieniami maszyn produkowanych przy polskim współudziale (wspomaganie sprzedaży i wsparcie eksploatacyjne zapewnia sieć przedstawicieli Motor Sicz na świecie). Korzyści dla polskiego przemysłu lotniczego mogą być większe niż można się spodziewać, gdyż Motor Sicz deklaruje w przypadku uruchomienia modernizacji i produkcji śmigłowców W-3 Sokół, również uruchomienie w Polsce montażu i produkcji silników do nich, co uniezależni Polskę od obcych dostawców części zamiennych do nich.

Według kijowskiej koncepcji najnowsze konstrukcje Antonowa - An-148, można wyposażać w polskie radiolokacyjne systemy rozpoznania i obserwacji, np. w Wojskowych Zakładach Lotniczych w Bydgoszczy. Integracją elektroniki chce zająć się m. in. warszawski Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych.

Nie(zapomniane) polskie samoloty

Wejście OAO Motor Sicz z Zaporoża do Polski daje również olbrzymią szansę drugiej młodości dla zapomnianych już polskich konstrukcji, np. samolotom rolniczym PZL-104 Kruk i M-18 Dromader. PZL-Mielec i EADS Warszawa zaprzestały produkcji samolotów rolniczych i p. poż. z różnych powodów. Jednym z powodów było to, że nie były wiodącymi wyrobami tych firm. Innym, że podniesiono ich cenę, co spowodowało brak zainteresowania na rynku lotniczym tymi samolotami, Tym niemniej jest nisza do zagospodarowania, tym bardziej perspektywiczna, gdyż w ostatnich latach popyt na tego rodzaju samoloty wyraźnie wzrasta. Na świecie samoloty rolnicze o masie użytkowej 1-2 ton nie są produkowane, a rolnictwo i gospodarka leśna ich oczekuje. Motor Sicz proponuje sfinansować uruchomienie produkcji tych samolotów, sfinansować program wymiany i silników, i ich certyfikacji oraz otworzyć penetrowane przez sibie rynki dla tego typu samolotów. Potrzebuje jednak wsparcia państwa w uzyskaniu praw do ich dokumentacji i produkcji.

Podobnie rzecz przedstawia się z samolotami rodziny M-28 (Skytruck, Bryza itp.). Samoloty M-28 Bryza początkowo produkowane były z napędem opracowanym w Omsku TWD-10, później opracowano wersję z silnikami Pratt&Whitney. Doskonale się znajdują w specjalnych zastosowaniach jako desantowe, transportowe, rozpoznawcze i ratownicze. Wadą ich jest jednak nie spełniający wszystkich kryteriów napęd. Co więcej, jego producent nie jest zainteresowana ani produkcją, ani rozwojem silników TWD-10. Do tego silnik Pratt&Whitney zdecydowanie zawyża koszty samolotu, co skutkuje m.in. brakiem zainteresowania klientów. Tymczasem istnieje koncepcja przejęcia produkcji M-28 z silnikami Motor Sicz i przeznaczenia samolotu np. dla Rosji do pracy w ciężkich warunkch eksploatacyjnych w regionach polarnych, gorących i górskich, których zachodnie konstrukcje nie wytrzymują.

Takie i podobne koncepcje wymagają dużych nakładów finanswoych, które Motor Sich jest gotowa ponieść, pod warunkiem posiadania praw do produkcji samolotów (których produkcja i tak jest wyhamowywana – wysokie koszty produkcji (produkcja obok Black Hawka i koszt napędu). Do tego produkowane i modernizowane zgodnie z powyższymi propozycjami programów statki powietrzne i silniki do nich, ze względu na uruchomienie jej w Polsce, będą dysponowały doskonałym zaopatrzeniem w części zamienne i będą korzystały z bardzo dobrego wsparcia producenta.

Alternatywa bez Polski

– Jeśli nie uzyskamy u was wsparcia, będziemy szukać innych partnerów – bez ogródek mówi Wiaczesław Bogusłajew, główny konstruktor i udziałowiec w spółce, Motor Sicz.

Henryk Nicpoń