

25 LAT RATOWANIA ŻYCIA, CZYLI ŚMIGŁOWIEC SOKÓŁ W TOPR

- Rocznie utrzymanie Sokoła kosztuje TOPR około 2,5 mln zł;
- Maszyna spędza w powietrzu około 250 godzin, zarówno podczas lotów ratowniczych jak i szkolnych;
- W ostatnich 3 latach śmigłowiec brał on udział w co trzeciej akcji ratowniczej TOPR i uratował niemal 800 osób.

Śmigłowce ratownicze W-3 Sokół produkcji PZL-Świdnik już od ćwierć wieku służą w TOPR, biorąc udział w co trzeciej operacji ratowniczej. Ze specjalistycznym wyposażeniem i ekipą ratowników jest w stanie dotrzeć w kilkanaście minut w niedostępne rejony Tatr i równie szybko dostarczyć poszkodowanego do szpitala. TOPR-owskie Sokoły działają tam, gdzie nie docierają lub nie okazałyby się przydatne maszyny LPR. W ubiegłym roku TOPR ewakuował 893 osoby z których 291 podjął śmigłowiec.

Warto powiedzieć, że obecnie wykorzystywany przez TOPR śmigłowiec W-3WA Sokół jest trzecią maszyną służącą w tatrzańskim pogotowiu. Pierwszy W-3A Sokół wszedł do służby w Tatrzańskim Ochotniczym Pogotowiu Ratunkowym w 1993 roku i był darem Kancelarii Prezydenta Lecha Wałęsy. Jednak już rok wcześniej PZL-Świnik wyczarterował ratownikom standardowy W-3 Sokół, który służył ratownikom do czasu dostarczenia maszyny dostosowanej do specjalistycznych wymagań TOPR. Maszyna posiadała na pokładzie sprzęt medyczny i ratowniczy, wyciągarkę i inne niezbędne modyfikacje i została ochrzczona przez personel imieniem „Pinio”. "To była zupełnie inna jakość niż Mi-2, do którego wchodził tylko jeden ratownik i jeden poszkodowany. Sokół zabiera 3 ratowników i kilka osób lub dwoje poważnie rannych na noszach" – mówi Jan Krzysztof, naczelnik TOPR.

Niestety nowy śmigłowiec już w sierpniu 1994 roku uległ katastrofie i rozbił się grzebiąc całą załogę w Dolinie Olczyskiej. Do czasu przebudowy i dostarczenia nowej maszyny W-3A TOPR korzystał z maszyn wypożyczonych, najpierw ze 103 pułku lotniczego MSW a potem z zakładów PZL-Świdnik. Nowy śmigłowiec W-3A Sokół w barwach TOPR wszedł do służby w styczniu 1996 roku i latał szczęśliwie aż do wielkiej lawiny z roku 2003, gdy został uszkodzony podczas awaryjnego lądowania w rejonie Murzasichla. Uszkodzenia były na tyle poważne, że niezbędne okazało się zbudowanie nowej maszyny, dostarczonej w standardzie W-3A. Co ciekawe, zastosowano w niej elementy poprzedniego, uszkodzonego śmigłowca. 4 lata temu przeszedł on remont główny. Wówczas służbę zastępczą pełnił Sokół Policji.

„Czasem ratowników trzeba wkleić do ściany”

To właśnie ten Sokół, noszący rejestrację PL-SXW lata obecnie w barwach TOPR. Maszyna trzy lata temu przeszła w PZL-Świdnik przegląd główny. W tym czasie zastępował ją policyjny Sokół. Nie był on jednak w stanie w pełni zastąpić W-3A Sokół dostosowanego specyficznie do zadań ratownictwa górskiego. Maszyna to nie tylko specjalistyczna karetka wyposażona w sprzęt medyczny. Sprzęt

pokładowy umożliwia również podjęcie przez załogę bezpośrednich działań ze śmigłowca pozostającego w zawisie w najtrudniej dostępnych ścianach tatrzańskich grani.

Załoga składa się zwykle z pięciu ludzi: dwóch pilotów, ratownika pokładowego który obsługuje sprzęt oraz dwuosobowego „desantu”. W wielu miejscach śmigłowiec może po prostu wylądować. Ale gdy bardzo liczy się czas, lub miejsce wypadku jest niedostępne, najczęściej wykorzystywana jest wyciągarka, na której można opuścić ratownika wraz z noszami górskimi lub deską ortopedyczną, którą coraz częściej zastępują nosze próżniowe.

Kilka miesięcy temu maszyna otrzymała nową wyciągarkę o udźwigu ponad 270 kg i zasięgu 90 metrów. Zwykle śmigłowiec TOPR zawisa około 20-30 metrów nad ziemią, ale jeśli jest dość czasu, ratownicy lądują na odpowiednio przygotowanym terenie.

Prawie w każdej dolinie mamy wybrane, płaskie miejsca do lądowania, ale szybciej jest "podebrać" człowieka w zawisie. Taka misja trwa zwykle około 30 minut. Na dół potrzebujemy średnio 7-10 minut, choć podejście nie zawsze jest łatwe. Czasem trzeba szukać drogi na około, z innej doliny, przez grań [omijając chmury czy deszcz, albo podchodząc od strony z której wiatr nie grozi rozbiciem maszyny na stoku - przyp. red.]. Często udaje się to wykonać. Jeśli się nie da, to zostawiamy ratowników poniżej i muszą dotrzeć na własnych nogach. Wtedy bierzemy większy zespół, bo akcja jest bardziej klasyczna i muszą znieść człowieka w 6-8 osób.

Janusz Wójcik, pilot śmigłowca TOPR

Większość akcji realizowanych jest właśnie w ten sposób, ale w szczególnie trudnych sytuacjach stosuje się inne, bardziej skomplikowane metody. Na pokładzie śmigłowca jest szeroka gama sprzętu wspinaczkowego i specjalistycznego właśnie na takie "okazje". Załoga ćwiczy również w każdej wolnej chwili. Szczególnie istotne są tu umiejętności pilota, który musi precyzyjnie operować śmigłowcem w zawisie, pomimo często trudnych warunków pogodowych.

Jest w Tatrach kilka ścian bardzo spionowanych - około 500-600 metrów. Ruch wspinaczkowy bywa tam spory, ale taternicy są na tyle wyszkoleni, że jesteśmy wzywani tylko w przypadku poważnego urazu. Wtedy korzystamy z drugich zakresów dźwigu. Można też zrobić to inną techniką, tak zwanej „długiej liny”. Odmierzoną długość liny podwieszaliśmy do „piramidki” [specjalne zawiesie obok wyciągarki, służące do technik linowych - przyp. red.] i na niej podwieszani byli ratownicy. I na dodatkowej łączności podlatywaliśmy do ściany. U nas to się nazywa „na wklejkę” bo trzeba ich bardzo delikatnie „wkleić” na ścianę. Czasem wymaga o założenia dodatkowych punktów [asekuracji - przyp. red.], więc są też na pokładzie wiertarki, wiertła, haki. Śmigłowiec

musi w takiej sytuacji wisieć precyzyjnie w miejscu, aż ratownicy nie wykonają stanowiska.

Jacek Broński, ratownik TOPR latający Sokołem

TOPR-owski Sokół regularnie ratuje turystów, narciarzy czy taterników. Co ciekawe, nie tylko w Polsce, ale również u naszym południowych sąsiadów, w Tatrach Słowackich, gdyż akcje ratownicze dość często prowadzone są transgranicznie. Jest to o tyle istotne, że W-3A jest znacznie większy i pojemniejszy od wykorzystywanego przez Słowaków AW109, który ewakuując ludzi na noszach przewozi ich na zewnątrz. Jest to doświadczenie, które dla narciarza bywa bardziej traumatyczne niż złamana noga.

Wracając jednak do tatrzańskiego Sokoła, maszyna jest bardzo intensywnie wykorzystywana. W ostatnich 3 latach śmigłowiec brał on udział w co trzeciej akcji ratowniczej TOPR i uratował niemal 800 osób. W roku 2017 śmigłowiec uratował 291 osób, najczęściej w bardzo trudnym stanie lub w niedostępnych rejonach górskich.

Odpowiednie narzędzie

Wykorzystywany przez TOPR śmigłowiec W-3A Sokół z PLZ-Świnidk nie jest konstrukcją najnowszą. Ta konkretna maszyna ma już 13 lat i 3 lata temu przeszła remont główny, jednak jest regularnie ulepszana i dostosowywana do wymagań. Aby możliwe było korzystanie z zawiesia dla lin, zostało ono opracowane w PZL-Świdnik zgodnie z wymaganiami TOPR i przepisów AESA – w wersji z możliwością awaryjnego zrzutu liny. Kilka miesięcy temu maszyna otrzymała również nową wyciągarkę o większym zasięgu i udźwigu. Jak mówi naczelnik TOPR Jan Krzysztof, odpowiedni śmigłowiec to spory wydatek, ale też bardzo przydatne narzędzie. Rocznie utrzymanie Sokoła kosztuje TOPR około 2,5 mln zł. Maszyna spędza w powietrzu około 250 godzin, zarówno podczas lotów ratowniczych jak i szkolnych. Trudne warunki lotu w Tatrach wymagają stałego szkolenia i doskonalenia umiejętności pilotów i załóg.

Dla nas najistotniejsza jest możliwość wykonywania lotów w wysokich górach. To był dla nas największy problem kiedy korzystaliśmy ze śmigłowca Mi-2. Jego ograniczenia techniczne były bardzo poważne. Przy wysokich temperaturach latem, często nie udawało się wlecieć gdzieś wyżej. Lot ograniczał się do transportu jednego ratownika. Nie da się tego zupełnie porównywać z możliwościami Sokoła, który może zabrać 3 ratowników i 2 ranne osoby na noszach.

Jan Krzysztof, naczelnik TOPR

Obecnie śmigłowiec TORP operuje z należącego do Lotniczego Pogotowia Ratunkowego lądowiska przy zakopiańskim szpitalu. Tam również dyżurują załogi i składowany jest sprzęt.

Jest to skromna baza: lądowisko i hangar w którym nasz Sokół mieści

się „na styk”. Dzieje się tak, bo został zbudowany w zupełnie innym celu przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, dla ich małych śmigłowców. Na szczęście udało się ich przekonać, że nasz śmigłowiec też się tam mieści.

Jan Krzysztof, naczelnik TOPR

Oczywiście w Zakopanym, można zobaczyć również maszyny Airbus Helicopters H135 należące do LPR, transportujące chorych lub rannych z Zakopanego np. do Krakowa. Ale jak wyjaśnia naczelnik TOPR, nie stacjonują one na stałe w mieście i nie są w stanie wyręczyć czy wesprzeć W-3A Sokół w jego górskich misjach.

Ich śmigłowce [LPR - przyp.red] nie są ani odpowiednio wyposażone, ani nie mają takich parametrów technicznych które by to umożliwiły. To są śmigłowce dość mocno przeciążone specjalistycznym wyposażeniem i nie są dostosowane do realizacji zadań w zawisie. Nasz śmigłowiec jest zdolny w każdej chwili podjąć akcję w zawisie i dostarczyć ratowników w niedostępnych miejscach lub podjąć ratowanych.

Jan Krzysztof, naczelnik TOPR

Dlatego TOPR stara się od pewnego czasu aby stać się gospodarzem bazy śmigłowcowej w Zakopanym. Obecnie teren bazy należy częściowo do LPR, częściowo do samorządu, a w części do osób prywatnych. Uregulowanie tej kwestii otworzyłoby TOPR możliwość nie tylko lepszego dostosowania jej do stałego dyżurowania i obsługi śmigłowca, załogi i personelu naziemnego, ale również do innych działań. Co jednak podkreśla naczelnik TOPR, jeden śmigłowiec całkowicie zaspokaja potrzeby ratownictwa w Tatrach. Problemem jest jednak pozyskiwanie doświadczonych i wyszkolonych pilotów. Jednym z powodów są ograniczone środki TOPR, które w istotnej części pochodzą z darowizn i wsparcia fundacji TOPR. Sprzęt dostarczają sponsorzy, wiele zadań realizują ochotnicy, ale cześć personelu musi być zawodowa i powinna być dobrze opłacana. "Kiedy jest pan ciężko chory, to szuka pan najlepszego lekarza a nie najtańszego. W ratownictwie jest podobnie" - mówi Jan Krzysztof, naczelnik TOPR. "Problemy są z finansowaniem ratowników. Prowadzimy rozmowy z kolejnymi ministrami, ale na razie bez rezultatu" - dodaje. Dla dobra i bezpieczeństwa setek tysięcy ludzi, którzy rok-rocznie odwiedzają Tatry, należy życzyć TOPR, aby jego potrzeby zostały zauważone, i aby nadal, mimo lawinowo rosnącej liczby turystów, nie rosły dramatyczne statystyki wypadków śmiertelnych.

W-3A Sokół to średni dwusilnikowy śmigłowiec o maksymalnej masie startowej 6400 kg przeznaczony do transportu maks. 14 osób oraz ładunku. Podstawą jego zespołu napędowego są dwa silniki turbinowe PZL-10W, każdy o mocy startowej 662 kW. Sokół to wielozadaniowa platforma zdolna do realizacji różnego rodzaju zadań, między innymi związanych z utrzymywaniem porządku publicznego, transportem pasażerów i wojska, ratownictwem medycznym, a także do prowadzenia misji poszukiwawczo-ratowniczych i związanych z gaszeniem pożarów. W PZL-Świdnik wyprodukowano do tej pory ponad 180 śmigłowców Sokół, które są wykorzystywane m.in. w takich krajach jak Czechy, Hiszpania, Niemcy, Filipiny, Uganda czy Korea Południowa.