

Załoga Herculesa o krok od śmierci

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 18 lutego 2010

Amerykańskie forum internetowe ujawniło zdjęcia zniszczonego samolotu C-130E eksploatowanego przez polskie Siły Powietrzne, który przymusowo lądował w Mazer-e-Shariff. Jego załoga cudem uniknęła śmierci.

Image not found or type unknown

Zgodnie z naszymi wcześniejszymi informacjami ([Polski C-130E na złom?](#)), w locie i podczas lądowania doszło do uszkodzeń strukturalnych, które uniemożliwiają jego dalszą eksploatację. Niewiele brakowało, by samolot rozpadł się w powietrzu. Według ocen ekspertów działało na niego przeciążenie g4. Prawdopodobnie pilot gwałtownym manewrem usiłował ominąć zbocze góry. Samolot miał zahaczyć o drzewa.

Image not found or type unknown

Wskutek działających na Herculesa obciążeń uszkodzeniu uległa centralna część kadłuba, odpadła też znaczna część steru poziomego. Lądowanie z takimi uszkodzeniami było niezwykle trudne. W tej sytuacji doszło do kolejnych uszkodzeń samolotu.

Image not found or type unknown

Warto dodać, iż kilka tygodni temu rozpoczęły się rozmowy w sprawie ewentualnego przejęcia owego czasowo wypożyczonego C-130E nr 1506, ostatniego samolotu tej wersji eksploatowanego do października przez USAF w Europie ([Przedostatnie pożegnanie](#)). Łączny nalot *polskich* C-130 w 2009 wyniósł 219 h 43 min., a w styczniu 2010 jedynie 35 h 33 min. Czyli łącznie od 24 marca 2009 (dnia dostawy - 10,5 miesiąca) zaledwie 255 h 16 min., niewiele ponad 100 h na samolot. Według nieoficjalnych ocen, *polskie* Herculesy latają wyłącznie dzięki nadzwyczajnym zdolnościom techników Sił Powietrznych.

Dowódca SP raportował niedawno ministrowi ON, że *występująca duża usterkowość samolotu C-130 oraz brak w zasobach Zaopatrzenia Lotniczo-Technicznego części zamiennych powoduje częste przestoje w oczekiwaniu na ich dostawy w ramach bieżących zapotrzebowań. Pomimo posiadania dwóch samolotów, w sprawności utrzymywany jest jeden poprzez przebudowę sprawnych agregatów. Drugi samolot przewidujemy usprawnić do końca stycznia. Jednakże termin uzależniony jest od dostaw zamówionych części zamiennych oraz jednorazowych. Dziś wiadomo, że to się nie udało...*

MON zawiesiło loty jedyne dostarczonego dotąd z 5 zakontraktowanych używanych, 40-letnich C-130E. Zresztą i tak samolot ten nie latał w związku z przedłużającym się procesem usprawniania systemów pokładowych. Od początku po przejęciu go przez SP

potrzebne były dodatkowe prace, dotyczące m.in. instalacji hydraulicznej.

Image not found or type unknown

C-130E nr 1501 (4428, 70-1273) został dostarczony Siłom Powietrznym w marcu 2009. Według forum internetowego herkybirds.com, z którego pochodzą zdjęcia, samolot nr 1503 (4426, 70-1272) przechodzi testy naziemne w Crestview na Florydzie, nr 1502 (4414, 70-1262) jest testowany w Waco w Teksasie, w samolocie nr 1504 (4415, 70-1263) wymieniono dotąd awionikę, a modernizacji samolotu nr 1505 (4435, 70-1276) jeszcze nie rozpoczęto. Program remontu i modernizacji Herculesów dla SP jest coraz bardziej opóźniony ([Hercules: lepiej późno niż wcale?](#)) i kosztuje coraz więcej, a MON ponosi w związku z tym coraz większe wydatki.

Image not found or type unknown

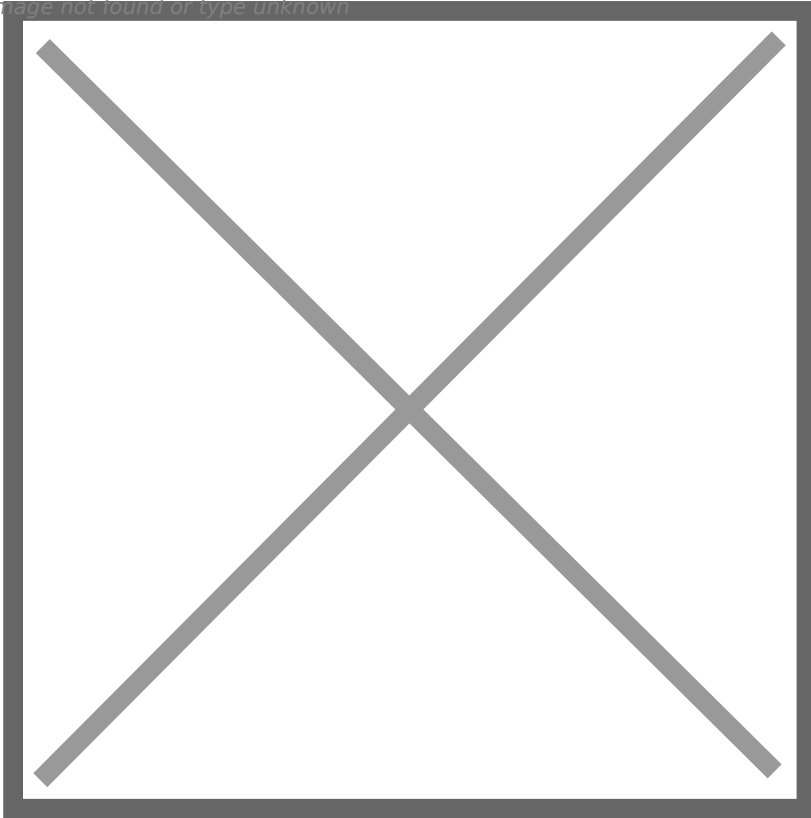
C-130 to kolejne dary USA dla Polski, po m.in. fregatach OHP ([ORP Pułaski - pływający złom](#)) i pojazdach HMMVW ([Krok po kroku w stronę HMMVW](#)), zwane jeżdżącymi trumnami, które powodują więcej problemów niż korzyści. MON poniosło ogromne koszty m.in. w związku przystosowaniem infrastruktury do ich eksploatacji ([Pierwszy Hercules w Powidzu](#)).

Image not found or type unknown

Zgodnie z naszymi wcześniejszymi informacjami ([Polski C-130E na złom?](#)), w locie i podczas lądowania doszło do uszkodzeń strukturalnych, które uniemożliwiają jego dalszą eksploatację. Niewiele brakowało, by samolot rozpadł się w powietrzu. Według ocen ekspertów działało na niego przeciążenie g4. Prawdopodobnie pilot gwałtownym

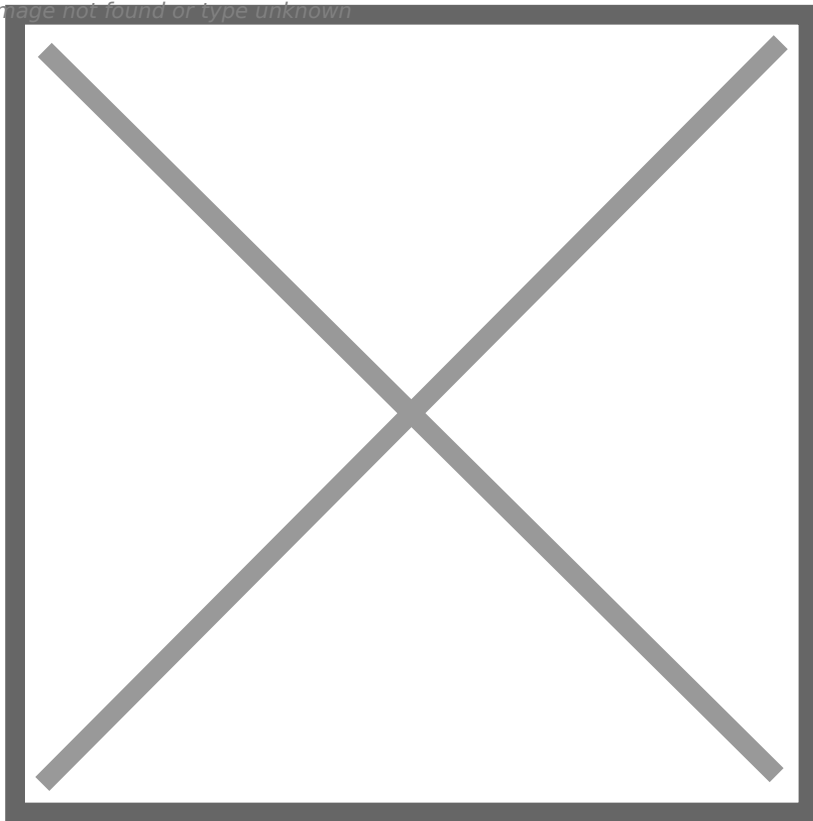
manewrem usiłował ominąć zbocze góry. Samolot miał zahaczyć o drzewa.

Image not found or type unknown



Wskutek działających na Herculesa obciążeń uszkodzeniom uległa centralna część kadłuba, odpadła też znaczna część steru poziomego. Lądowanie z takimi uszkodzeniami było niezwykle trudne. W tej sytuacji doszło do kolejnych uszkodzeń samolotu.

Image not found or type unknown

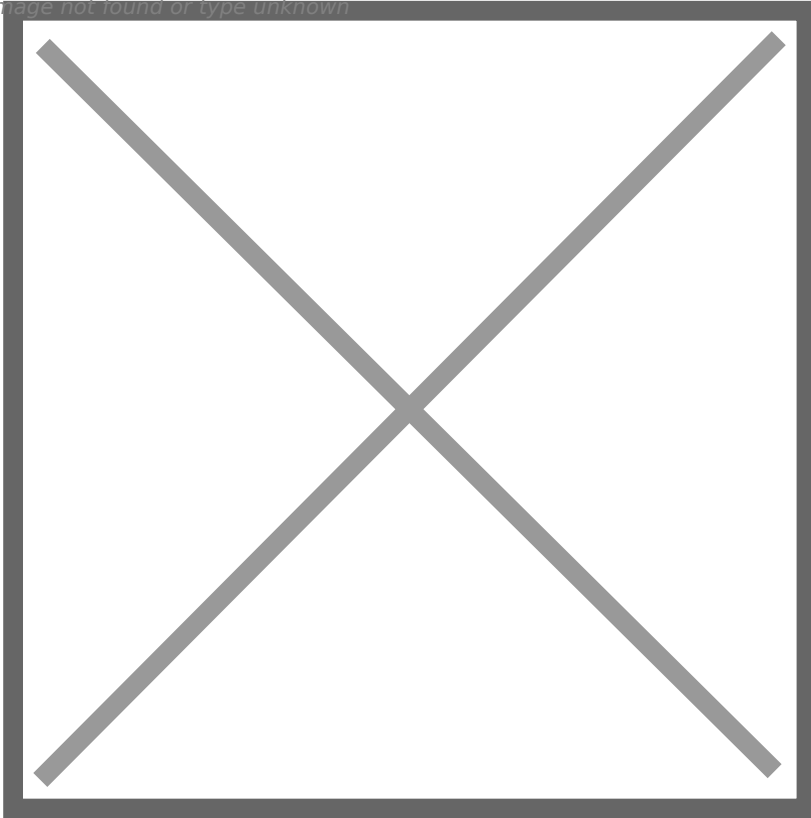


Warto dodać, iż kilka tygodni temu rozpoczęły się rozmowy w sprawie ewentualnego przejścia owego czasowo wypożyczonego C-130E nr 1506, ostatniego samolotu tej wersji eksploatowanego do października przez USAF w Europie ([Przedostatnie pożegnanie](#)). Łączny nalot *polskich* C-130 w 2009 wyniósł 219 h 43 min., a w styczniu 2010 jedynie 35 h 33 min. Czyli łącznie od 24 marca 2009 (dnia dostawy - 10,5 miesiąca) zaledwie 255 h 16 min., niewiele ponad 100 h na samolot. Według nieoficjalnych ocen, *polskie* Herculesy latają wyłącznie dzięki nadzwyczajnym zdolnościom techników Sił Powietrznych.

Dowódca SP raportował niedawno ministrowi ON, że *występująca duża usterkowość samolotu C-130 oraz brak w zasobach Zaopatrzenia Lotniczo-Technicznego części zamiennych powoduje częste przestoje w oczekiwaniu na ich dostawy w ramach bieżących zapotrzebowań. Pomimo posiadania dwóch samolotów, w sprawności utrzymywany jest jeden poprzez przebudowę sprawnych agregatów. Drugi samolot przewidujemy usprawnić do końca stycznia. Jednakże termin uzależniony jest od dostaw zamówionych części zamiennych oraz jednorazowych. Dziś wiadomo, że to się nie udało...*

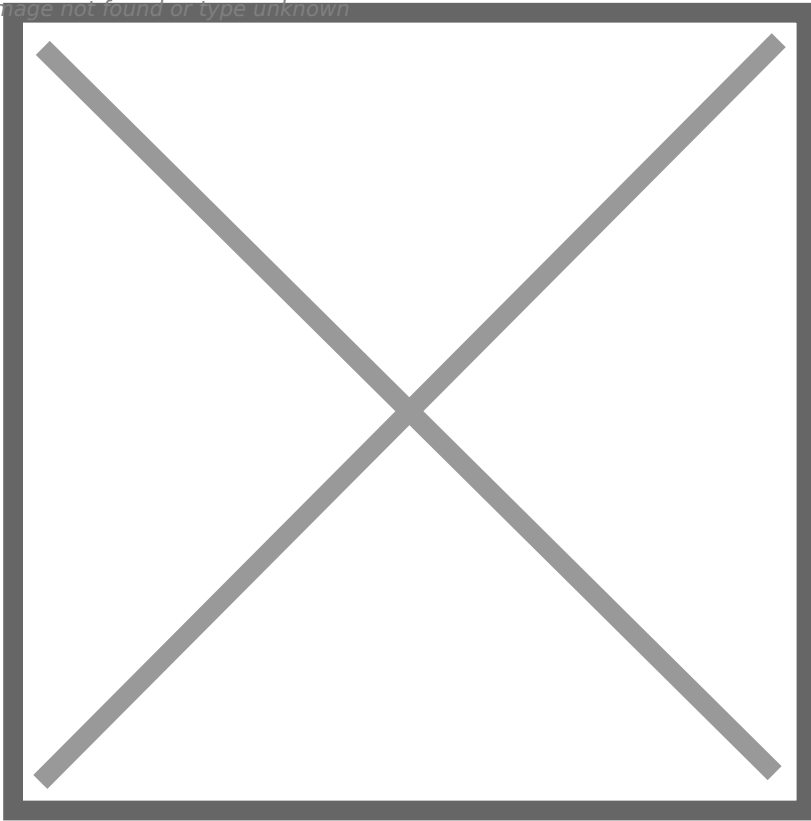
MON zawiesiło loty jedyne dostarczonego dotąd z 5 zakontraktowanych używanych, 40-letnich C-130E. Zresztą i tak samolot ten nie latał w związku z przedłużającym się procesem usprawniania systemów pokładowych. Od początku po przejęciu go przez SP potrzebne były dodatkowe prace, dotyczące m.in. instalacji hydraulicznej.

Image not found or type unknown



C-130E nr 1501 (4428, 70-1273) został dostarczony Siłom Powietrznym w marcu 2009. Według forum internetowego herkybirds.com, z którego pochodzą zdjęcia, samolot nr 1503 (4426, 70-1272) przechodzi testy naziemne w Crestview na Florydzie, nr 1502 (4414, 70-1262) jest testowany w Waco w Teksasie, w samolocie nr 1504 (4415, 70-1263) wymieniono dotąd awionikę, a modernizacji samolotu nr 1505 (4435, 70-1276) jeszcze nie rozpoczęto. Program remontu i modernizacji Herculesów dla SP jest coraz bardziej opóźniony ([Hercules: lepiej późno niż wcale?](#)) i kosztuje coraz więcej, a MON ponosi w związku z tym coraz większe wydatki.

Image not found or type unknown



C-130 to kolejne dary USA dla Polski, po m.in. fregatach OHP ([ORP Pułaski - pływający złom](#)) i pojazdach HMMVW ([Krok po kroku w stronę HMMVW](#)), zwane jeżdżącymi trumnami, które powodują więcej problemów niż korzyści. MON poniosło ogromne koszty m.in. w związku przystosowaniem infrastruktury do ich eksploatacji ([Pierwszy Hercules w Powidzu](#)).

Powiązane wiadomości

[Załoga Herculesa o krok od śmierci \(2010-02-18\)](#)

[ORP Pułaski - pływający złom \(2009-02-25\)](#)

[Bez Marynarki Wojennej po 2018? \(2008-09-22\)](#)

[Stare fregaty USA dla Ukrainy \(2008-11-28\)](#)

[Turcja nie kupi fregat od USA \(2008-10-27\)](#)

[Pakistan ćwiczy strzelanie do amerykańskich bsl \(2008-11-25\)](#)

[Przedostatnie pożegnanie \(2009-11-03\)](#)

[Zastępczy Hercules \(2009-11-02\)](#)

[Polski C-130E na złom? \(2010-02-10\)](#)

[ORP Pułaski - pływający złom \(2009-02-25\)](#)

[Bez Marynarki Wojennej po 2018? \(2008-09-22\)](#)

[Stare fregaty USA dla Ukrainy \(2008-11-28\)](#)

[Przedostatnie pożegnanie \(2009-11-03\)](#)

[Zastępczy Hercules \(2009-11-02\)](#)