

Przedostatnie pożegnanie

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 3 listopada 2009

Przed przylotem do Polski transportowy C-130E został uroczystie pożegnany w Ramstein, jako ostatni samolot tego typu w USAFE. Amerykanie nie używają już tak starych samolotów.

Salut z działek wodnych 835th Civil Engineer Squadron przed ostatnim startem z Ramst

Wypożyczony Polsce C-130E nr 72-1299/RS (w Polsce otrzyma numer 1506, [Zastępczy Hercules](#)) służył w USAF od 1973. Jego pierwszą bazą była Clark AB na Filipinach. W latach 1970. przewoził m.in. uwalnianych przez Wietnamczyków jeńców wojennych. Później bazował w Yokota AB w Japonii. Uczestniczył też w operacjach *Desert Shield*, *Iraqi Freedom* i *Enduring Freedom*.

W Ramstein bazował od 2007, latając w barwach 37th Airlift Squadron. Przed odlotem do Polski C-130E nr 72-1299 przeszedł przegląd realizowany 4 dni przez 15 mechaników z 86th AMU. Znaleźli oni i wyeliminowali 105 różnego rodzaju problemów technicznych. Przegląd przeprowadzono mimo, że ostatni rutynowy przegląd po 220 godzinach lotu był ważny jeszcze do grudnia.

Załoga samolotu C-130E wypożyczonego Polsce przed ostatnim lotem z Ramstein. To o:

Wycofywane najstarsze Herculesy są zastępowane przez nieco większe i bardzo nowoczesne C-130J Super Hercules, których w Ramstein znajdzie się 14. Ich wprowadzenie oznacza m.in. zmniejszenie liczebności załóg (nie ma w nich mechanika pokładowego i nawigatora) i obsługi naziemnej, a tym samym zmianę miejsca służby wielu żołnierzy.

Ostatni C-130E został pożegnany w Ramstein podczas uroczystej zbiórki. Gdy kołował po płycie lotniska dwa wozy strażackie oblały go strumieniami wody.

Pierwszy C-130E wszedł do służby w 1962. Już w 1968 blisko połowa z 619 używanych samolotów tego typu została uziemiona wskutek problemów wytrzymałościowych struktury centropłata. Badania i przebudowa uszkodzonych C-130E trwały kilka lat. Wyremontowane samoloty zaczęły wracać do linii w 1974. W lutym 2005 uziemiono blisko sto C-130E z powodu zmęzeniowych uszkodzeń struktury skrzydeł. Koszt naprawy każdego z nich oszacowano wówczas na 9 mln USD. Przygotowanie samolotów C-130 dla SP okazało się znacznie droższe i trwa znacznie dłużej niż planowano ([Hercules: lepiej późno niż wcale?](#)).



Salut z działek wodnych 835th Civil Engineer Squadron przed ostatnim startem z Ramstein. Po 11 miesiącach spędzonych w Polsce C-130E nr 72-1299 trafi na złom / Zdjęcie: US Air Force - Airman 1st Class Caleb Pierce

Wypożyczony Polsce C-130E nr 72-1299/RS (w Polsce otrzyma numer 1506, [Zastępczy Hercules](#)) służył w USAF od 1973. Jego pierwszą bazą była Clark AB na Filipinach. W latach 1970. przewoził m.in. uwalnianych przez Wietnamczyków jeńców wojennych. Później bazował w Yokota AB w Japonii. Uczestniczył też w operacjach *Desert Shield*, *Iraqi Freedom* i *Enduring Freedom*.

W Ramstein bazował od 2007, latając w barwach 37th Airlift Squadron. Przed odlotem do Polski C-130E nr 72-1299 przeszedł przegląd realizowany 4 dni przez 15 mechaników z 86th AMU. Znaleźli oni i wyeliminowali 105 różnego rodzaju problemów technicznych. Przegląd przeprowadzono mimo, że ostatni rutynowy przegląd po 220 godzinach lotu był ważny jeszcze do grudnia.



Załoga samolotu C-130E wypożyczonego Polsce przed ostatnim lotem z Ramstein. To ostatnia taka załoga w tej bazie. Nowe przydziały służbowe jej członkowie mają otrzymać w ciągu 2 miesięcy. Już dziś wiadomo, że sierż. Mitchell trafi do Hurlburt Field, gdzie będzie latać AC-130 Gunship / Zdjęcie: US Air Force - Airman 1st Class Caleb Pierce

Wycofywane najstarsze Herculesy są zastępowane przez nieco większe i bardzo nowoczesne C-130J Super Hercules, których w Ramstein znajdzie się 14. Ich wprowadzenie oznacza m.in. zmniejszenie liczebności załóg (nie ma w nich mechanika pokładowego i nawigatora) i obsługi naziemnej, a tym samym zmianę miejsca służby wielu żołnierzy.

Ostatni C-130E został pożegnany w Ramstein podczas uroczystej zbiórki. Gdy kołował po płycie lotniska dwa wozy strażackie oblały go strumieniami wody.

Pierwszy C-130E wszedł do służby w 1962. Już w 1968 blisko połowa z 619 używanych samolotów tego typu została uziemiona wskutek problemów wytrzymałościowych struktury centropłata. Badania i przebudowa uszkodzonych C-130E trwały kilka lat. Wyremontowane samoloty zaczęły wracać do linii w 1974. W lutym 2005 uziemiono blisko sto C-130E z powodu zmęzeniowych uszkodzeń struktury skrzydeł. Koszt naprawy każdego z nich oszacowano wówczas na 9 mln USD. Przygotowanie samolotów C-130 dla SP okazało się znacznie droższe i trwa znacznie dłużej niż planowano ([Hercules: lepiej późno niż wcale?](#)).

Powiązane wiadomości

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

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

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o