

Polski C-130E na złom?

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 10 lutego 2010

Po awarii samolotu Lockheed Martin C-130E (1506), która w ubiegły piątek zmusiła załogę do awaryjnego lądowania na lotnisku pod Mazer-e-Shariff, MON podjęło decyzję o zawieszeniu lotów *polskich* C-130E.

1506 podczas swojej pierwszej misji do Afganistanu / Zdjęcie: Janusz Walczak
Jedyny dostarczony dotąd z 5 zakontraktowanych używanych, 40-letnich C-130E i tak obecnie nie lata w związku z przedłużającym się procesem usprawniania systemów pokładowych. Minister Bogdan Klich zobowiązał Szefa Sztabu Generalnego WP generała Franciszka Gągora oraz dowódcę Sił Powietrznych gen. broni pil. Andrzeja Błasika do wyjaśnienia dalszych losów programu C-130 ([Hercules: lepiej późno niż wcale?](#)). Jak uważa Klich, *darowanemu koniowi w zęby się nie zagląda*, ale oczekuje się, aby wypełniał zadania od niego oczekiwane.

Zdarzenie z piątku, które wedle ministra zachwiało wiarę MON w Herculesa, będzie analizowane przez specjalistów z komisji badania wypadków lotniczych, jednak wedle dostępnych informacji w wypożyczonym od USAF samolocie doszło - lub mogło dojść w wyniku manewrów w powietrzu i przebiegu lądowania awaryjnego - do uszkodzeń strukturalnych, które uniemożliwiają jego dalszą eksploatację.

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.

Zadania maszyn tej wersji w służbie USAFE przejmują nowocześniejsze i bardziej ekonomiczne nowe samoloty C-130J Hercules. Pierwotnie zakładano eksploatację samolotu nr 1506 w Polsce do października 2010 - po tym terminie miał być zwrócony USA i zakonserwowany w bazie AMARC w Arizonie. Rozmowy zainicjowane na przełomie 2009 i 2010 mogły ewentualnie doprowadzić do przejęcia (po doprowadzeniu do standardu polskiego) szóstego C-130E, jednak wszelkie ustalenia musiały być wcześniej zaakceptowane przez Kongres USA. Obecnie rozmowy te stają się bezprzedmiotowe.

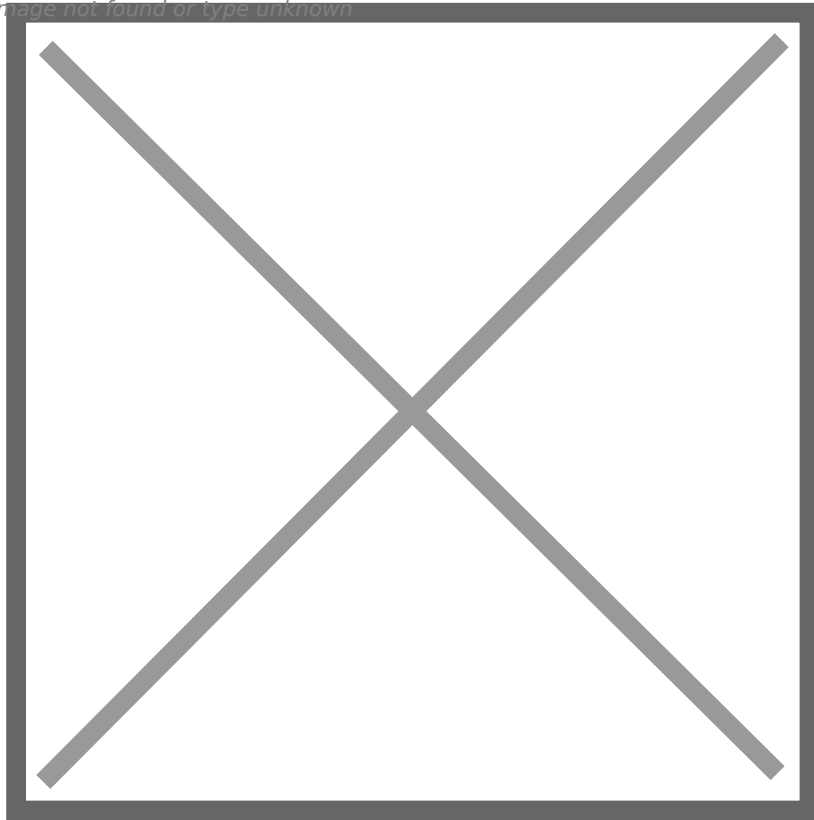
C-130 to kolejne *dary* USA dla Polski, po m.in. fregatach OHP ([ORP Pułaski - pływający złom](#)) i pojazdach HMMVW ([Krok po kroku w stronę HMMVW](#)), zwane jeżdżącymi

trumunami, które powodują więcej problemów niż korzyści. MON poniosło ogromne koszty w związku przystosowaniem infrastruktury do ich eksploatacji ([Pierwszy Hercules w Powidzu](#)).

Przypadki połamania się w powietrzu Herculesów już się zdarzały:

http://www.metacafe.com/watch/46388/firefighting_c_130_plane_crashes/

Image not found or type unknown



1506 podczas swojej pierwszej misji do Afganistanu / Zdjęcie: Janusz Walczak

Jedyny dostarczony dotąd z 5 zakontraktowanych używanych, 40-letnich C-130E i tak obecnie nie lata w związku z przedłużającym się procesem usprawniania systemów pokładowych. Minister Bogdan Klich zobowiązał Szefa Sztabu Generalnego WP generała Franciszka Gągora oraz dowódcę Sił Powietrznych gen. broni pil. Andrzeja Błasika do wyjaśnienia dalszych losów programu C-130 ([Hercules: lepiej późno niż wcale?](#)). Jak uważa Klich, *darowanemu koniowi w zęby się nie zagląda*, ale oczekuje się, aby wypełniał zadania od niego oczekiwane.

Zdarzenie z piątku, które wedle ministra zachwiało wiarę MON w Herculesa, będzie analizowane przez specjalistów z komisji badania wypadków lotniczych, jednak wedle dostępnych informacji w wypożyczonym od USAF samolocie doszło - lub mogło dojść w wyniku manewrów w powietrzu i przebiegu lądowania awaryjnego - do uszkodzeń strukturalnych, które uniemożliwiają jego dalszą eksploatację.

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.

Zadania maszyn tej wersji w służbie USAFE przejmują nowocześniejsze i bardziej ekonomiczne nowe samoloty C-130J Hercules. Pierwotnie zakładano eksploatację samolotu nr 1506 w Polsce do października 2010 - po tym terminie miał być zwrócony USA i zakonserwowany w bazie AMARC w Arizonie. Rozmowy zainicjowane na przełomie 2009 i 2010 mogły ewentualnie doprowadzić do przejęcia (po doprowadzeniu do standardu polskiego) szóstego C-130E, jednak wszelkie ustalenia musiały być wcześniej zaakceptowane przez Kongres USA. Obecnie rozmowy te stają się bezprzedmiotowe.

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 w związku przystosowaniem infrastruktury do ich eksploatacji ([Pierwszy Hercules w Powidzu](#)).

Przypadki połamania się w powietrzu Herculesów już się zdarzały:

http://www.metacafe.com/watch/46388/firefighting_c_130_plane_crashes/

Powiązane wiadomości

[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 \(2008-11-28\)](#)

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