

Raptor na lodzie

#Lotnictwo wojskowe 4 grudnia 2007

W listopadzie w bazie USAF Eielson na Alasce testowano zachowanie układu hamulcowego samolotu F-22A Raptor na ośnieżonym i oblodzonym pasie startowym.

F-22A podczas prób działania układu hamulcowego na oblodzonym pasie bazy lotniczej

Do testów użyto samolotu 411 Flight Test Squadron z Edwards AFB. Oprócz prób hamulców na oblodzonym pasie testowano też zdolności Raptora do wykonywania działań bojowych i możliwości wykonywania procedur obsługi technicznej w klimacie arktycznym.

W trakcie prób sprawdzano przede wszystkim stateczność samolotu podczas kołowania i hamowania na pasie o różnym stopniu oblodzenia i zaśnieżenia. Raptor użyty do badań na Alasce przeszedł wcześniej serię prób wytrzymałości struktury i instalacji pokładowych (za wyjątkiem hamulcowej) na ekstremalne warunki klimatyczne (tzn. bardzo wysokie i bardzo niskie temperatury) w laboratorium McKinley w bazie Eglin.

Podczas badań w Eielson panowała temperatura od +3 do -25°C. Stopniowo pogarszano warunki lądowania, zwiększając oblodzenie nawierzchni pasa. Samolot wykonywał najpierw podstawowe manewry na oblodzonym pasie, przechodząc następnie do hamowania z coraz większą prędkością. Ćwiczone też rozpędzanie, hamowanie i ponowne przyspieszanie. Ukoronowaniem próby było wykonywanie startów i lądowań na oblodzonej nawierzchni. Bezpieczne wykonanie tych procedur było możliwe dzięki wyposażeniu Raptora w specjalny układ hamulcowy, nie stosowany w żadnym innym amerykańskim samolocie odrzutowym. Układ ten nie tylko zapobiega poślizgowi kół, ale także oblicza opóźnienie podczas ruchu przy pomocy układu nawigacyjnego.

Próby F-22A w Eielson miały trwać trzy tygodnie, ale odpowiednie warunki klimatyczne spowodowały, że wszystkie niezbędne badania zostały zakończone już po pięciu dniach.



F-22A podczas prób działania układu hamulcowego na oblodzonym pasie bazy lotniczej Eielson na Alasce / Zdjęcie: USAF

Do testów użyto samolotu 411 Flight Test Squadron z Edwards AFB. Oprócz prób hamulców na oblodzonym pasie testowano też zdolności Raptora do wykonywania działań bojowych i możliwości wykonywania procedur obsługi technicznej w klimacie arktycznym.

W trakcie prób sprawdzano przede wszystkim stateczność samolotu podczas kołowania i hamowania na pasie o różnym stopniu oblodzenia i zaśnieżenia. Raptor użyty do badań na Alasce przeszedł wcześniej serię prób wytrzymałości struktury i instalacji pokładowych (za wyjątkiem hamulcowej) na ekstremalne warunki klimatyczne (tzn. bardzo wysokie i bardzo niskie temperatury) w laboratorium McKinley w bazie Eglin.

Podczas badań w Eielson panowała temperatura od +3 do -25°C. Stopniowo pogarszano warunki lądowania, zwiększając oblodzenie nawierzchni pasa. Samolot wykonywał najpierw podstawowe manewry na oblodzonym pasie, przechodząc następnie do hamowania z coraz większą prędkością. Ćwiczone też rozpędzanie, hamowanie i ponowne przyspieszanie. Ukoronowaniem próby było wykonywanie startów i lądowań na oblodzonej nawierzchni. Bezpieczne wykonanie tych procedur było możliwe dzięki wyposażeniu Raptora w specjalny układ hamulcowy, nie stosowany w żadnym innym amerykańskim samolocie odrzutowym. Układ ten nie tylko zapobiega poślizgowi kół, ale także oblicza opóźnienie podczas ruchu przy pomocy układu nawigacyjnego.

Próby F-22A w Eielson miały trwać trzy tygodnie, ale odpowiednie warunki klimatyczne spowodowały, że wszystkie niezbędne badania zostały zakończone już po pięciu dniach.