

B-2 wróciły do lotów

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 22 kwietnia 2008

Z kilkudniowym opóźnieniem przedstawiciele US Air Force poinformowali o wznowieniu lotów przez bombowce B-2. Zostały one uziemione po wypadku z 23 lutego 2008 na wyspie Guam.

Pierwszy start B-2 po prawie dwóch miesiącach przerwy. US Air Force podały informacje

Lot odbył się 15 kwietnia z bazy Whiteman, gdzie stacjonują samoloty 509th Bomb Wing. Maszynę pilotowali płk Tom Bussiere i mjr Rich Collins. To pierwszy od 53 dni start B-2 po uziemieniu tego typu samolotów, w wyniku wypadku bombowca zaraz po starcie z lotniska Andersen na wyspie Guam (zobacz: [Pierwsza katastrofa B-2](#), [Rozbity B-2 to Spirit of Kansas](#)). Od tego czasu zabroniono lotów bombowców, z wyjątkiem misji bojowych (takie się jednak prawdopodobnie nie odbyły).

Pierwszy start doszedł do skutku mimo, że komisja badania wypadków lotniczych nie zakończyła jeszcze oficjalnie swojej pracy. Jasnym jest jednak, że śledczy musieli ustalić najbardziej prawdopodobną przyczynę wydarzeń na Guam. Najbardziej prawdopodobna hipoteza - związana z awarią lub błędnym ustawieniem systemu aktywnego wyważenia, działającego na zasadzie przepompowywania paliwa pomiędzy zbiornikami wewnętrznymi - była znana już na początku kwietnia (zobacz: [Znana nieoficjalna przyczyna rozbicia B-2](#)).

Wypadek nie zmienił znacząco faktu, że B-2 są jednymi z najbardziej niezawodnych wojskowych konstrukcji lotniczych. Do 23 lutego 2008 samoloty tego typu wylatały 75 tys. h (ponad 14 tys. misji), bez żadnego wypadku skutkującego zniszczeniem maszyn lub spowodowaniem szkód większych niż 1 mln USD (czyli - w amerykańskiej terminologii - wypadkiem Class A).



Pierwszy start B-2 po prawie dwóch miesiącach przerwy. US Air Force podały informacje o nim z 6-dniowym opóźnieniem / Zdjęcie: USAF

Lot odbył się 15 kwietnia z bazy Whiteman, gdzie stacjonują samoloty 509th Bomb Wing. Maszynę pilotowali płk Tom Bussiere i mjr Rich Collins. To pierwszy od 53 dni start B-2 po uziemieniu tego typu samolotów, w wyniku wypadku bombowca zaraz po starcie z lotniska Andersen na wyspie Guam (zobacz: [Pierwsza katastrofa B-2](#), [Rozbity B-2 to Spirit of Kansas](#)). Od tego czasu zabroniono lotów bombowców, z wyjątkiem misji bojowych (takie się jednak prawdopodobnie nie odbyły).

Pierwszy start doszedł do skutku mimo, że komisja badania wypadków lotniczych nie zakończyła jeszcze oficjalnie swojej pracy. Jasnym jest jednak, że śledczy musieli ustalić najbardziej prawdopodobną przyczynę wydarzeń na Guam. Najbardziej prawdopodobna hipoteza - związana z awarią lub błędnym ustawieniem systemu aktywnego wyważenia, działającego na zasadzie przepompowywania paliwa pomiędzy zbiornikami wewnętrznymi - była znana już na początku kwietnia (zobacz: [Znana nieoficjalna przyczyna rozbicia B-2](#)).

Wypadek nie zmienił znacząco faktu, że B-2 są jednymi z najbardziej niezawodnych wojskowych konstrukcji lotniczych. Do 23 lutego 2008 samoloty tego typu wylatały 75 tys. h (ponad 14 tys. misji), bez żadnego wypadku skutkującego zniszczeniem maszyn lub spowodowaniem szkód większych niż 1 mln USD (czyli - w amerykańskiej terminologii - wypadkiem Class A).

Powiązane wiadomości

[B-2 wróciły do lotów \(2008-04-22\)](#)

[Pierwsza katastrofa B-2 \(2008-02-23\)](#)

[Rozbity B-2 to Spirit of Kansas \(2008-02-24\)](#)

[Znana nieoficjalna przyczyna rozbicia B-2 \(2008-04-03\)](#)

[Pierwsza katastrofa B-2 \(2008-02-23\)](#)

[Rozbity B-2 to Spirit of Kansas \(2008-02-24\)](#)