

# Zawieszenie lotów części A-10

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 5 października 2008

## **USAF zawiesiły loty 127 samolotów A-10, rozpoczynając przegląd ich struktur wytrzymałościowych.**

A-10 z 75th Fighter Squadron z bazy Moody, po lądowaniu ze schowanym podwoziem w

Groźne dla bezpieczeństwa eksploatacji samolotów pęknięcia struktury skrzydeł wykryto w kilku A-10A i C w bazie USAF Hill w stanie Utah. Pęknięcia pojawiły się w centropłacie, w rejonie mocowania goleni podwozia głównego. Problem dotyczy maszyn pierwszych serii produkcyjnych. W nowszych (112 wyprodukowanych w latach 1980.) producent - Fairchild Republic wzmocnił pokrycie skrzydeł, co zwiększyło ich odporność na pęknięcia zmęczeniowe w czasie użytkowania.

Przeglądowi zostanie poddanych 56 samolotów Air Combat Command, 42 Air National Guard, 11 Pacific Air Forces i 18 z rezerwy. Dowództwo USAF podkreśla, że pęknięcia nie spowodowały dotąd żadnych wypadków A-10. Zawieszenie lotów części z użytkowanych maszyn nie powinno mieć wpływu na możliwości bojowe wyposażonych w nie jednostek. Zadania - między innymi wsparcie wojsk walczących w Afganistanie - będą realizować pozostałe samoloty.

Ogółem od 1975 wyprodukowano 715 A-10 Thunderbolt II (nieoficjalnie nazywanych Warthog - guziec). Obecnie eksploatowanych jest jeszcze ponad 350 samolotów tego typu. Ich średni wiek wynosi ponad 28 lat.

A-10 jest wyposażony w podwozie, które umożliwia bezpieczne lądowanie nawet w pozycji

O problemach z wytrzymałością centropłata A-10 wiadomo już od dawna. W połowie ubiegłego roku Boeing, który przejął prawa od pierwotnego producenta, uzyskał kontrakt na dostarczenie 242 nowych centropłatów w wersji wzmocnionej (bez poważniejszych zmian konstrukcyjnych), które od 2011 będą montowane w eksploatowanych samolotach przez mechaników USAF w bazach obsługowych. Kontrakt, który ma być realizowany do 2018, ma kosztować ponad miliard dolarów (ponad 4 mln USD na egzemplarz) za same struktury, a łącznie z kosztami wymiany aż 2,3 mld USD.

Pierwotny resurs A-10 był obliczony na 8 tysięcy godzin. Bez wymiany struktury może być wydłużany, po odpowiednich pracach serwisowych, do 10 tys. godzin. Wymiana centropłatów pozwoli na jego dwukrotne wydłużenie i eksploatację samolotów co najmniej do 2030.



*A-10 z 75th Fighter Squadron z bazy Moody, po lądowaniu ze schowanym podwoziem w bazie Edwards, 25 marca 2008*

Groźne dla bezpieczeństwa eksploatacji samolotów pęknięcia struktury skrzydeł wykryto w kilku A-10A i C w bazie USAF Hill w stanie Utah. Pęknięcia pojawiły się w centropłacie, w rejonie mocowania goleni podwozia głównego. Problem dotyczy maszyn pierwszych serii produkcyjnych. W nowszych (112 wyprodukowanych w latach 1980.) producent - Fairchild Republic wzmocnił pokrycie skrzydeł, co zwiększyło ich odporność na pęknięcia zmęczeniowe w czasie użytkowania.

Przeglądowi zostanie poddanych 56 samolotów Air Combat Command, 42 Air National Guard, 11 Pacific Air Forces i 18 z rezerwy. Dowództwo USAF podkreśla, że pęknięcia nie spowodowały dotąd żadnych wypadków A-10. Zawieszenie lotów części z użytkowanych maszyn nie powinno mieć wpływu na możliwości bojowe wyposażonych w nie jednostek. Zadania - między innymi wsparcie wojsk walczących w Afganistanie - będą realizować pozostałe samoloty.

Ogółem od 1975 wyprodukowano 715 A-10 Thunderbolt II (nieoficjalnie nazywanych Warthog - guziec). Obecnie eksploatowanych jest jeszcze ponad 350 samolotów tego typu. Ich średni wiek wynosi ponad 28 lat.



*A-10 jest wyposażony w podwozie, które umożliwia bezpieczne lądowanie nawet w pozycji schowanej. Jego koła wystają bowiem poza obrys gondoli*

O problemach z wytrzymałością centropłata A-10 wiadomo już od dawna. W połowie ubiegłego roku Boeing, który przejął prawa od pierwotnego producenta, uzyskał kontrakt na dostarczenie 242 nowych centropłatów w wersji wzmocnionej (bez poważniejszych zmian konstrukcyjnych), które od 2011 będą montowane w eksploatowanych samolotach przez mechaników USAF w bazach obsługowych. Kontrakt, który ma być realizowany do 2018, ma kosztować ponad miliard dolarów (ponad 4 mln USD na egzemplarz) za same struktury, a łącznie z kosztami wymiany aż 2,3 mld USD.

Pierwotny resurs A-10 był obliczony na 8 tysięcy godzin. Bez wymiany struktury może być wydłużany, po odpowiednich pracach serwisowych, do 10 tys. godzin. Wymiana centropłatów pozwoli na jego dwukrotne wydłużenie i eksploatację samolotów co najmniej do 2030.