

Nowe stare holenderskie Herculesy

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 1 lipca 2009

25 czerwca ministerstwo obrony Holandii ogłosiło, iż pierwszy z dwóch należących do Królewskich Wojsk Lotniczych Holandii (Koninklijke Luchtmacht; KLu) samolotów C-130H został oblatany po remoncie i modernizacji przeprowadzonej w brytyjskich zakładach Marshall Aerospace w Cambridge, we współpracy z Lockheed Martinem.

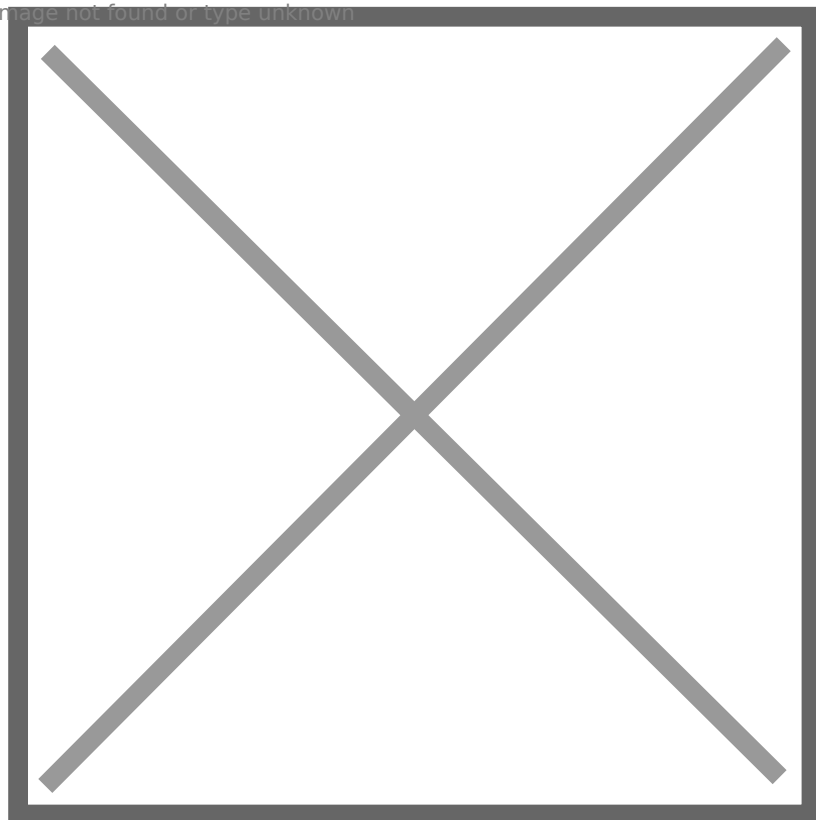
Jeden z obecnie eksploatowanych przez KLu C-130H-30 / Zdjęcie: KLu

Marshall Aerospace odpowiadał za przygotowanie projektu modernizacji, instalację, integrację i przeprowadzenie badań. Podobne prace wykonywane były w tej spółce wcześniej m.in. dla lotnictwa brytyjskiego, austriackiego i dla Sri Lanki.

Modernizacja systemów awionicznych realizowana była zgodnie z aktualnymi wytycznymi CNS/ATM (Communications, Navigation and Surveillance Systems for Air Traffic Management) i obejmowała zastosowanie w pełni cyfrowej awioniki oraz systemów prezentacji danych pilotażowych w kabinie pilotów (*glass cockpit*).

Awionika została dostarczona głównie przez CMC i opiera się na CMC Flight Management System zintegrowanym z odbiornikami nawigacji GPS/INS, VOR/DME i ADF. Dodatkowo zastosowano systemy łączności dostarczone przez Rockwell Collins (radiostacje VHF, UHF, HF, SATCOM, ACARS oraz system łączności wewnętrznej). Dodatkowo zabudowano nowy radar pogodowy, urządzenia kontroli stanu pracy silników, systemy zwiększające bezpieczeństwo lotu (TCAS, EGPWS) oraz nowy Emergency Locator Transmitter (ELT).

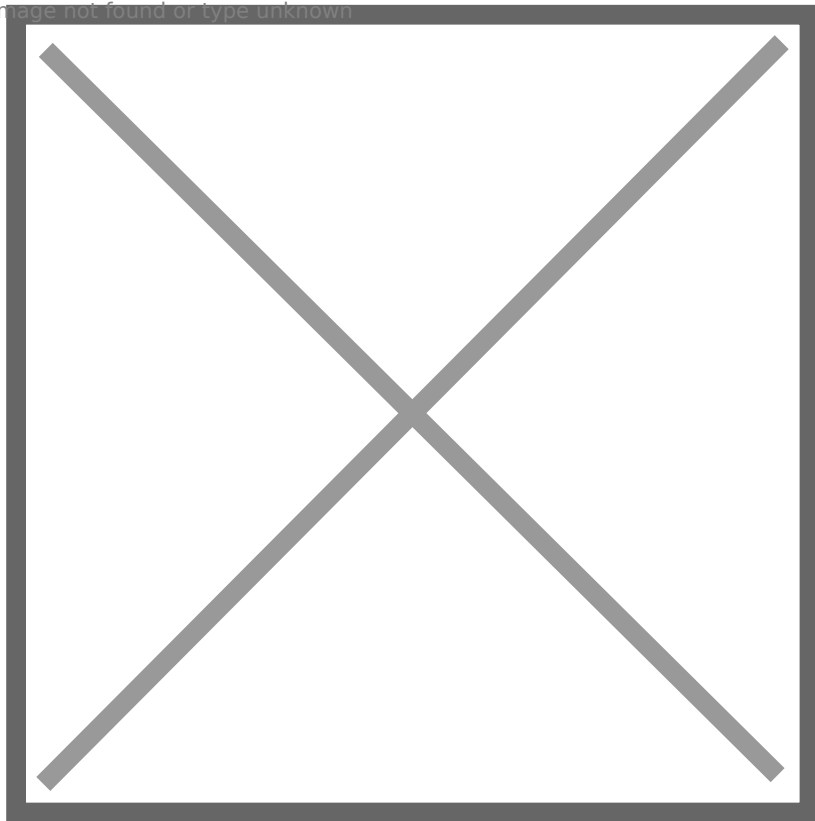
Image not found or type unknown



KLu zakupiły za pośrednictwem Derco Aerospace dwa (plus jeden na części) dodatkowe samoloty C-130H Hercules dla wsparcia wcześniej posiadanych dwóch C-130H-30 (pierwszy dostarczony 1 marca 1994), których skala użycia podczas wsparcia operacji ekspedycyjnych wojsk holenderskich znacznie przekroczyła wcześniejsze plany. Nowe holenderskie C-130H były do 1991 używane przez US Navy. Były to samoloty EC-

130Q TACAMO (Take Charge and Move Out; 160608 i 162313), przeznaczone do utrzymania łączności z pozostającymi w zanurzeniu okrętami podwodnymi US Navy (zastąpione samolotami Boeing E-6). Do 2005 znajdowały się w długotrwałym przechowaniu w bazie ASI/DMI Yard Tucson w Arizonie. W kwietniu i sierpniu 2006 samoloty zostały dostarczone drogą lądowo-morską do Cambridge / Zdjęcia: KLu/US Navy/Marshall

Image not found or type unknown



W opinii KLu zastosowane rozwiązania zdecydowanie zmniejszają obciążenie załogi i zwiększają świadomość sytuacyjną (czytelność informacji), a co za tym idzie także i bezpieczeństwo wykonywania zadań, szczególnie w sytuacjach silnie stresogennych, a zatem głównie podczas wykonywania zadań w rejonie działań bojowych. Podobna modernizacja zaimplementowana ma być także na wcześniej

posiadanych C-130H-30 KLu.

Drugi samolot C-130H po modernizacji ma być oblatany w ciągu kilku-kilkunastu tygodni i następnie oba zostaną dostarczone 336 Eskadrze (dawna 334. Squadron) w bazie w Eindhoven.



Jeden z obecnie eksploatowanych przez KLu C-130H-30 / Zdjęcie: KLu

Marshall Aerospace odpowiadał za przygotowanie projektu modernizacji, instalację, integrację i przeprowadzenie badań. Podobne prace wykonywane były w tej spółce wcześniej m.in. dla lotnictwa brytyjskiego, austriackiego i dla Sri Lanki.

Modernizacja systemów awionicznych realizowana była zgodnie z aktualnymi wytycznymi CNS/ATM (Communications, Navigation and Surveillance Systems for Air Traffic Management) i obejmowała zastosowanie w pełni cyfrowej awioniki oraz systemów prezentacji danych pilotażowych w kabinie pilotów (*glass cockpit*).

Awionika została dostarczona głównie przez CMC i opiera się na CMC Flight Management System zintegrowanym z odbiornikami nawigacji GPS/INS, VOR/DME i ADF. Dodatkowo zastosowano systemy łączności dostarczone przez Rockwell Collins (radiostacje VHF, UHF, HF, SATCOM, ACARS oraz system łączności wewnętrznej). Dodatkowo zabudowano nowy radar pogodowy, urządzenia kontroli stanu pracy silników, systemy zwiększające bezpieczeństwo lotu (TCAS, EGPWS) oraz nowy Emergency Locator Transmitter (ELT).



KLu zakupiły za pośrednictwem Derco Aerospace dwa (plus jeden na części) dodatkowe samoloty C-130H Hercules dla wsparcia wcześniej posiadanych dwóch C-130H-30 (pierwszy dostarczony 1 marca 1994), których skala użycia podczas wsparcia operacji ekspedycyjnych wojsk holenderskich znacznie przekroczyła wcześniejsze plany. Nowe holenderskie C-130H były do 1991 używane przez US Navy. Były to samoloty EC-130Q TACAMO (Take Charge and Move Out; 160608 i 162313), przeznaczone do utrzymania łączności z pozostającymi w zanurzeniu okrętami podwodnymi US Navy (zastąpione samolotami Boeing E-6). Do 2005 znajdowały się w długotrwałym przechowaniu w bazie ASI/DMI Yard Tucson w Arizonie. W kwietniu i sierpniu 2006 samoloty zostały dostarczone drogą lądowo-morską do Cambridge / Zdjęcia: KLu/US Navy/Marshall



W opinii KLu zastosowane rozwiązania zdecydowanie zmniejszają obciążenie załogi i zwiększają świadomość sytuacyjną (czytelność informacji), a co za tym idzie także i bezpieczeństwo wykonywania zadań, szczególnie w sytuacjach silnie stresogennych, a zatem głównie podczas wykonywania zadań w rejonie działań bojowych. Podobna modernizacja zaimplementowana ma być także na wcześniej posiadanych C-130H-30 KLu.

Drugi samolot C-130H po modernizacji ma być oblatany w ciągu kilku-kilkunastu tygodni i następnie oba zostaną dostarczone 336 Eskadrze (dawna 334. Squadron) w bazie w Eindhoven.