

Nowy system anti-G w lotnictwie Austrii

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 17 października 2009

Piloci myśliwscy austriackich wojsk lotniczych latający na Typhoonach są pierwszymi na świecie stałymi użytkownikami nowej generacji kombinezonów przeciwprzeciążeniowych Autoflug Libelle G-Multiplus.

Libelle G-Multiplus / Zdjęcie: Autoflug

Wynalazcą chronionego wieloma patentami kombinezonu Libelle G-Multiplus jest szwajcarski inżynier Andreas Reinhard. Kombinezon jest w pełni autonomiczny, nie wymaga, jak inne używane obecnie ubiory przeciwprzeciążeniowe, dopływu sprężonego powietrza z systemu samolotu, ponieważ zastosowano w nim ciecz, której ucisk zapobiega koncentracji krwi w dolnych kończynach ciała. Reinhard podpatrzył konstrukcję ciała ważki - czyli po niemiecku Libelle - owada znoszącego przeciążenia do g30, dzięki osłonięciu mózgu cienką warstwą płynów.

Mjr Marcus Mahler - zastępca dowódcy eskadry austriackich Typhoonów operującej z bazy Zeltweg powiedział nam, że kombinezon Libelle G-Multiplus działa od razu, w każdej fazie lotu, a nie jak inne ubiory przeciwprzeciążeniowe, dopiero po przekroczeniu pewnego poziomu przeciążeń (na przykład g3). Od posługujących się nim pilotów wymagane są jednak codzienne ćwiczenia, gwarantujące utrzymanie dużej sprawności fizycznej. Do Libelle G-Multiplus trzeba się przyzwyczaić, ponieważ kombinezon reaguje na pewne symptomy poddawanego przeciążeniom ciała ludzkiego. Dlatego nie każdy od razu może w nim latać.

O szczegółach konstrukcyjnych wyrobu Autoflug mjr Mahler nie chciał rozmawiać, ponieważ te otoczone są nadal tajemnicą. Wiadomo jednak, że oparte na podobnej zasadzie stroje przeciwprzeciążeniowe G-Race Suit były używane w sezonie 2009 w Red Bull Air Race World Championship.

Kombinezony Libelle G-Multiplus w czasie prób w lotnictwie austriackim

Austriacki pilot, który w wieku 39 lat szczyci się nalotem 2850 godzin za sterami takich myśliwców jak Draken, Viggen, czy F-5E i ma doświadczenia z tradycyjnymi pneumatycznymi ubiorami przeciwprzeciążeniowymi, bardzo chwali nowy kombinezon. Informuje, że ciało pilota w Libelle G-Multiplus elastyczniej i płynnie reaguje na przeciążenia, a przy stałym g9 swobodnie można poruszać kończynami i mówić. Jest to istotne w Eurofighterach, których wiele funkcji maszyny sterowanych jest za pomocą komend głosowych lotnika. Dlatego każdy pilot nosi ze sobą indywidualny zapis cech swojego głosu na nośniku pamięci i wgrywa go do systemu samolotu przed lotem.

Mjr Mahler podaje, że lotnicy austriaccy szkolili się na niemieckich Eurofighterach Typhoonach w bazie JG 73 w Laage pod Rostockiem, ale niemiecka Luftwaffe dopiero testuje kombinezony Libelle G-Multiplus, na które od razu zdecydowali się Austriacy.

Jeden z austriackich Typhoonów eskadry z Zeltweg, z kpr Iris-T pod skrzydłami / Zdjęcie

Jest tajemnicą poliszynela, że wiedeński parlament postanowił zakupić bardzo drogi lotniczy sprzęt przechwytyjący, powodowany informacjami, że podczas działań nad Bałkanami Amerykanie nie respektowali nienaruszalności przestrzeni powietrznej neutralnej Austrii, a ówczesne myśliwce austriackie nie mogły temu przeciwdziałać. Na skutek presji finansowej, po negocjacjach z konsorcjum Eurofighter Austria zmniejszyła początkowe zamówienie (18 maszyn) i zadowolili się 15 Typhoonami (9 nowych samolotów i 6 używanych poprzednio przez Niemców). Pierwszy wylądował w połowie 2007. Teoretycznie, po kilku modyfikacjach odmładzających, austriackie Typhoony mają służyć ponad 30 lat. Z uwagi na neutralny status polityczny kraju myśliwce zoptymalizowane są do działań przechwytyjących i nie będą wykorzystywane do uderzeń na cele naziemne. Dlatego Austriacy nie ćwiczą pobierania w locie paliwa.

Głównym uzbrojeniem austriackich Typhoonów są 27-mm działka Mausera i samonaprowadzające się pociski Iris-T. Major Mahler twierdzi, że te ostatnie z kierowanym wektorem ciągu i sporym (otoczonym tajemnicą) zasięgiem są znacznie lepsze od najnowszych odmian amerykańskich Sidewinderów. Na razie Austriacy nie dysponują nabełmowymi celownikami/wskaźnikami celów. W najbliższym czasie chcą zakupić dla swoich Typhoonów europejskie pociski średniego zasięgu. Mają to być - też europejskie - Meteory. Kryzys finansowy może jednak odsunąć te ambitne plany. Nieoficjalnie lotnictwo austriackie narzeka na ogromne koszty eksploatacji dwusilnikowych Typhoonów.

Mjr Markus Mahler, zastępca dowódcy austriackiej eskadry Typhoonów bazującej w Zel

Austriackie myśliwce wykorzystują podczas ćwiczeń różne warianty wymiany informacji bojowych z ziemią i między sobą za pomocą środowiska standardu Link 16. Także skryte, pasywne podejście do celu myśliwca odbierającego tylko dane z innej maszyny.

Na 15 bojowych Typhoonów eskadry bazującej w Zeltweg przypada obecnie 14 pilotów legitymujących się statusem Combat Capable. Dalszych 9 szkoli się, aby osiągnąć ten poziom. Jak z przekazem wyjaśnił gen. Guenter Schiefert - komendant szkoły lotniczej i obrony przeciwlotniczej w Langenlebarn i bazy lotniczej im. Godwina Brumowskiego (lotnik I wojny światowej - pochodził z Wadowic): *Wykładamy spore pieniądze podatników, aby wykształcić obrońców kraju, a nie lotników wykonujących misje dla NATO, czy USA...* Co roku do testów i egzaminów dopuszczających do wojskowego

szkolenia lotniczego stawia się w Wiedniu od 600 do 900 kandydatów. Rozpoczyna je ledwie kilku. Obecnie do kariery pilota myśliwskiego sposobi się pierwsza Austriaczka. Generał Schiefert nie kryje, że przydałby się mu nowoczesny odrzutowiec szkolenia treningu taktycznego. Gdyby więc Polska była zainteresowana wspólnym programem - wojskowi byliby otwarci. Ale inicjatywa musi wyjść od polityków...

Pierwszy od lewej gen. Guenter Schiefert - komendant szkoły lotniczej i obrony przeciw

Austriackie Typhoony bardzo szybko osiągnęły stan gotowości bojowej. Austria była pierwszym użytkownikiem Typhoonów, który w tak krótkim czasie uzyskał status gotowości do błyskawicznych przechwyceń w powietrzu swoich maszyn, opatrzonych mianem operacji Air Policing (oznacza to co innego, niż w standaryzacji NATO). Obecnie czas reakcji na zagrożenie granicy pary dyżurnej Typhoonów z Zeltweg wynosi 7-10 min. Do tej pory Typhoony eskadry w Zeltweg interweniowały aż 70 razy.

Zdjęcie: Wojciech Łuczak

Libelle G-Multiplus / Zdjęcie: Autoflug



Wynalazcą chronionego wieloma patentami kombinezonu Libelle G-Multiplus jest szwajcarski inżynier Andreas Reinhard. Kombinezon jest w pełni autonomiczny, nie wymaga, jak inne używane obecnie ubiory przeciwprzeciążeniowe, dopływu sprężonego powietrza z systemu samolotu, ponieważ zastosowano w nim ciecz, której ucisk zapobiega koncentracji krwi w dolnych kończynach ciała. Reinhard podpatrzył konstrukcję ciała ważki - czyli po niemiecku Libelle - owada znoszącego przeciążenia do g30, dzięki osłonięciu mózgu cienką warstwą płynów.

Mjr Marcus Mahler - zastępca dowódcy eskadry austriackich Typhoonów operującej z bazy Zeltweg powiedział nam, że kombinezon Libelle G-Multiplus działa od razu, w każdej fazie lotu, a nie jak inne ubiory przeciwprzeciążeniowe, dopiero po przekroczeniu pewnego poziomu przeciążeń (na przykład g3). Od posługujących się nim pilotów wymagane są jednak codzienne ćwiczenia, gwarantujące utrzymanie dużej sprawności fizycznej. Do Libelle G-Multiplus trzeba się przyzwyczaić, ponieważ kombinezon reaguje na pewne symptomy poddawanego przeciążeniom ciała ludzkiego. Dlatego nie każdy od razu może w nim latać.

O szczegółach konstrukcyjnych wyrobu Autoflug mjr Mahler nie chciał rozmawiać, ponieważ te otoczone są nadal tajemnicą. Wiadomo jednak, że oparte na podobnej zasadzie stroje przeciwprzeciążeniowe G-Race Suit były używane w sezonie 2009 w Red Bull Air Race World Championship.



Kombinezony Libelle G-Multiplus w czasie prób w lotnictwie austriackim

Austriacki pilot, który w wieku 39 lat szczyci się nalotem 2850 godzin za sterami takich myśliwców jak Draken, Viggen, czy F-5E i ma doświadczenia z tradycyjnymi pneumatycznymi ubiorami przeciwprzeciążeniowymi, bardzo chwali nowy kombinezon. Informuje, że ciało pilota w Libelle G-Multiplus elastyczniej i płynnie reaguje na przeciążenia, a przy stałym g9 swobodnie można poruszać kończynami i mówić. Jest to istotne w Eurofighterach, których wiele funkcji maszyny sterowanych jest za pomocą komend głosowych lotnika. Dlatego każdy pilot nosi ze sobą indywidualny zapis cech swojego głosu na nośniku pamięci i wgrywa go do systemu samolotu przed lotem.

Mjr Mahler podaje, że lotnicy austriaccy szkolili się na niemieckich Eurofighterach Typhoonach w bazie JG 73 w Laage pod Rostockiem, ale niemiecka Luftwaffe dopiero testuje kombinezony Libelle G-Multiplus, na które od razu zdecydowali się Austriacy.



*Jeden z austriackich Typhoonów
eskadry z Zeltweg, z kpr Iris-T pod
skrzydłami / Zdjęcie: Pusch/HBF/OeBH*

Jest tajemnicą poliszynela, że wiedeński parlament postanowił zakupić bardzo drogi lotniczy sprzęt przechwytyjący, spowodowany informacjami, że podczas działań nad Bałkanami Amerykanie nie respektowali nienaruszalności przestrzeni powietrznej neutralnej Austrii, a ówczesne myśliwce austriackie nie mogły temu przeciwdziałać. Na skutek presji finansowej, po negocjacjach z konsorcjum Eurofighter Austria zmniejszyła początkowe zamówienie (18 maszyn) i zadowolili się 15 Typhoonami (9 nowych samolotów i 6 używanych poprzednio przez Niemców). Pierwszy wylądował w połowie 2007. Teoretycznie, po kilku modyfikacjach odmładzających, austriackie Typhoony mają służyć ponad 30 lat. Z uwagi na neutralny status polityczny kraju myśliwce zoptymalizowane są do działań przechwytyjących i nie będą wykorzystywane do uderzeń na cele naziemne. Dlatego Austriacy nie ćwiczą pobierania w locie paliwa.

Głównym uzbrojeniem austriackich Typhoonów są 27-mm działka Mausera i samonaprowadzające się pociski Iris-T. Major Mahler twierdzi, że te ostatnie z kierowanym wektorem ciągu i sporym (otoczonym tajemnicą) zasięgiem są znacznie

lepsze od najnowszych odmian amerykańskich Sidewinderów. Na razie Austriacy nie dysponują nahełmowymi celownikami/wskaźnikami celów. W najbliższym czasie chcą zakupić dla swoich Typhoonów europejskie pociski średniego zasięgu. Mają to być - też europejskie - Meteory. Kryzys finansowy może jednak odsunąć te ambitne plany. Nieoficjalnie lotnictwo austriackie narzeka na ogromne koszty eksploatacji dwusilnikowych Typhoonów.



Mjr Markus Mahler - zastępca dowódcy austriackiej eskadry Typhoonów bazującej w Zeltweg, pilot z doświadczeniem na Drakenach, Viggenach i F-5E i nalotem 2850 godzin na myśliwcach odrzutowych

Austriackie myśliwce wykorzystują podczas ćwiczeń różne warianty wymiany informacji bojowych z ziemią i między sobą za pomocą środowiska standardu Link 16. Także skryte, pasywne podejście do celu myśliwca odbierającego tylko dane z innej maszyny.

Na 15 bojowych Typhoonów eskadry bazującej w Zeltweg przypada obecnie 14 pilotów legitymujących się statusem Combat Capable. Dalszych 9 szkoli się, aby osiągnąć ten poziom. Jak z przekąsem wyjaśnił gen. Guenter Schiefert - komendant szkoły lotniczej i obrony przeciwlotniczej w Langenlebarn i bazy lotniczej im. Godwina Brumowskiego (lotnik I wojny światowej - pochodził z Wadowic): *Wykładamy spore pieniądze podatników, aby wykształcić obrońców kraju, a nie lotników wykonujących misje dla NATO, czy USA...* Co roku do testów i egzaminów dopuszczających do wojskowego szkolenia lotniczego stawia się w Wiedniu od 600 do 900 kandydatów. Rozpoczyna je ledwie kilku. Obecnie do kariery pilota myśliwskiego sposobi się pierwsza Austriaczka. Generał Schiefert nie kryje, że przydałby się mu nowoczesny odrzutowiec szkolenia treningu taktycznego. Gdyby więc Polska była zainteresowana wspólnym programem -

wojskowi byliby otwarci. Ale inicjatywa musi wyjść od polityków...



Pierwszy od lewej gen. Guenter Schiefert - komendant szkoły lotniczej i obrony przeciwlotniczej wojsk lotniczych Austrii w Langerleban koło Wiednia, po prawej jego zastępca i szef sztabu - mjr Gerfried Promberger: Szkolimy obrońców ojczyzny, a nie pilotów dla operacji NATO, czy USA...

Austriackie Typhoony bardzo szybko osiągnęły stan gotowości bojowej. Austria była pierwszym użytkownikiem Typhoonów, który w tak krótkim czasie uzyskał status gotowości do błyskawicznych przechwyceń w powietrzu swoich maszyn, opatrzonych mianem operacji Air Policing (oznacza to co innego, niż w standaryzacji NATO). Obecnie czas reakcji na zagrożenie granicy pary dyżurnej Typhoonów z Zeltweg wynosi 7-10 min. Do tej pory Typhoony eskadry w Zeltweg interweniowały aż 70 razy.

Zdjęcie: Wojciech Łuczak