

# Zakończenie prób C-MUSIC

#Lotnictwo cywilne 28 lutego 2014

## Ministerstwo Obrony Izraela zakończyło próby układów samoobrony dla samolotów pasażerskich.



*Układ C-MUSIC, zabudowany pod kadłubem Boeinga 737-800, należącego do linii El Al / Zdjęcie: Elbit Systems*

Przedwczoraj oficjalnie zakończono próby układu samoobrony Elbit Systems *Commercial Multi-Spectral Infrared Countermeasures* (C-MUSIC), służącego do zakłócania działania głowic samonaprowadzających pocisków rakietowych ziemia-powietrze, wystrzeliwanych z przenośnych zestawów przeciwlotniczych.

Impulsem do opracowania w/w urządzenia był nieudany atak na Boeinga 757 izraelskich linii Arkia, dokonany 28 listopada 2002 w Mombasie. Wówczas rząd Izraela podjął decyzję o wyposażeniu wszystkich dużych samolotów komunikacyjnych eksploatowanych przez przewoźników z tego kraju, w układy samoobrony przed pociskami rakietowymi, analogiczne do stosowanych w wojskowych statkach powietrznych. Przedsięwzięcie nazwano *SkyShield*.

Odpalanie flar stanowi krótkotrwałą osłonę, ponieważ po zużyciu całego ich zapasu samolot pozostaje bezbronny. Dlatego też opracowano układ C-MUSIC, zawierający kamerę termowizyjną, śledzącą odpalone pociski rakietowe oraz laser, zakłócający działanie głowicy pocisku, działającej w paśmie podczerwieni.

W 2009 przedsiębiorstwo otrzymało od Ministerstwa Transportu Izraela zlecenie wartości 90 mln USD (ponad 272 mln zł) dotyczące sprzedaży C-MUSIC. Co ciekawe, rok później urządzenia te zakupiły siły zbrojne Włoch dla swoich samolotów transportowych C-27J i C-130 oraz śmigłowców AW101, a w 2011 Brazylijczycy postanowili zastosować je w konstrukcji transportowców KC-390.

Pierwsze próby urządzenia C-MUSIC, w które wyposażono tankowiec Boeing 707 *Reem*, należący do *HejlHaAwir* (wojsk lotniczych Izraela), zakończono styczniu 2013. Kolejny etap badań polegał na sprawdzeniu działania układu, zabudowanego w Boeingu 737-800 linii El Al, w obliczu rzeczywistego zagrożenia.

Ze zrozumiałych względów informacje dotyczące certyfikacji C-MUSIC i wyposażania w nie innych samolotów komunikacyjnych nie zostały ujawnione. Nieoficjalnie wiadomo, że do ochrony samolotu dwusilnikowego wystarczy jedno urządzenie, zabudowane pod ogonem samolotu, zaś dla czterosilnikowego konieczne jest zastosowanie dwóch nadajników zakłóceń, zamontowanych na burtach kadłuba.

*Na podstawie informacji Szlomo Aloniego*

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o