

Ostatni C-5M dostarczony

#Lotnictwo wojskowe #Pożegnania 6 sierpnia 2018

Lockheed Martin przekazał wojsku 2 sierpnia ostatni, 52. zmodernizowany samolot transportowy C-5M Super Galaxy. Ponieważ jest to konstrukcja opracowana pół wieku temu (prototyp C-5A wzbił się w powietrze 30 czerwca 1968), w połowie lat 1990. postanowiono wymienić przestarzałe silniki i wyposażenie nawigacyjne, wydłużając okres jego eksploatacji. Dowództwo USAF podjęło decyzję, że program C-5M (*Modernized*) obejmie dwa etapy: *Avionics Modernization Program (AMP)* i *Reliability Enhancement and Re-engining Program (RERP)*.



Ostatni, 52. samolot transportowy C-5M Super Galaxy został przekazany wojsku na początku sierpnia / Zdjęcie: US Air Force

C-5M wyposażono w układ antykolizyjny (TCAS) i układ ostrzegający o bliskości ziemi (EGPWS), autopilota, zdwojony 12-kanalowy układ nawigacji bezwładnościowej (INS) sprzężony z odbiornikiem GPS oraz urządzenia do łączności satelitarnej Aero-I SATCOM i łącze danych. Wszystkie informacje dotyczące parametrów lotu oraz działania zespołu napędowego i poszczególnych instalacji płatowcowych prezentowane są na ciekłokrystalicznych kolorowych wyświetlaczach wielofunkcyjnych o wymiarach 15 x 20 cm, przystosowanych do pracy w pełnym słońcu. Piloci mają do dyspozycji 6 wskaźników, zaś siódmy przewidziany jest dla inżyniera pokładowego. Dzięki nowej awionice C-5M może wykonywać lądowania wg kategorii IIIA (według wskazań przyrządów, przy podstawie chmur 0 m i widzialności poziomej na pasie 200 m).

Ponieważ stosowane wcześniej jako zespół napędowy Galaxy silniki General Electric TF39-GE-1C nie były już produkowane, postanowiono zastąpić je nowszymi, charakteryzującymi się większym ciągiem, mniejszym zużyciem paliwa i niższym poziomem emitowanego hałasu, pozwalającym na operowanie z lotnisk cywilnych,

zwiększając zarazem niezawodność i obniżając koszty eksploatacji. W związku z tym postanowiono wybrać dla C-5M silnik sprawdzony, używany w samolotach pasażerskich – General Electric CF6-80C2L1F, o ciągu obniżonym do 222 kN, w celu wydłużenia okresu między przeglądami i naprawami, a co za tym idzie obniżenia kosztów eksploatacji. RERP objął 52 zmiany lub ulepszenia, których należało dokonać w instalacji elektrycznej, hydraulicznej, układzie sterowania lotem, strukturze płatowca oraz konstrukcji podwozia. M. in. konieczne było skonstruowanie i zabudowanie nowego pylonu, gondoli silnikowej i odwracacza ciągu, a także nowego generatora, pomp paliwowych i pomocniczego zespołu napędowego. Co najważniejsze, zasięg samolotu wzrósł do ponad 9700 km.

Pierwszy C-5A został dostarczony US Air Force w 1970. Do 1989 wojsko odebrało łącznie 81 C-5A i 50 C-5B. Modernizacja do standardu C-5M objęła 49 C-5B, dwa C-5C i jeden C-5A. Prace wykonywały zakłady Lockheed Martina w Marietta w stanie Georgia. Pierwszy C-5M został dostarczony do bazy US Air Force Dover w Delaware w 2009. Pozostałe Galaxy, które nie zostały zmodernizowane, zostały wycofane ze służby do września 2017. Pentagon zakłada, że C-5M mają pozostać w eksploatacji do lat 2040 ([C-5M znowu złamał podwozie](#), 2018-03-20).

Powiązane wiadomości

[Ostatni C-5M dostarczony \(2018-08-06\)](#)

[C-5M znowu złamał podwozie \(2018-03-20\)](#)

[Kolejny C-5M przekazany \(2015-10-27\)](#)

[Prace nad C-5 Galaxy \(2012-11-02\)](#)

[Super Galaxy ustanawia nowe rekordy \(2015-04-04\)](#)