

Jak remontowano zatopione F-16C

#Lotnictwo wojskowe 29 czerwca 2020

Pod koniec czerwca br. ostatni z 8 zatopionych w izraelskiej bazie lotniczej Hatzor samolotów wielozadaniowych F-16C Block-40 Barak (Błyskawica) o numerze takt. 542 wrócił do służby operacyjnej w 101. eskadrze, po długim remoncie. Poznaliśmy szczegóły przywracania do życia ostatniej partii samolotów, najbardziej uszkodzonych po burzy z 9 stycznia 2020, która zalała podziemne schrony bazy Hatzor.



W serwisach Chejl ha-Awir (izraelskich wojsk lotniczych) znalazły się zdjęcia dokumentujące przywrócenie do pełni życia operacyjnego ostatniego zatopionego 9 stycznia w bazie Hatzor F-16C Barak ze 101. eskadry (nr takt. 542) / Zdjęcia: MO Izraela

Przypomnijmy, że w ciągu 30 minut miejsca postojów gotowych do akcji izraelskich F-16C zalało 50 mln l wody. Hangary, z których po pochyłych rampach wykołują gotowe do walki samoloty stały w wodzie wraz z przechowywanymi w nich samolotami. W podziemnych instalacjach zablokowanych zostało wielu obsługujących je żołnierzy i trzeba było ich ratować. Okazało się, że niszczącemu instalacje elektryczne i układy elektroniczne działaniu wody uległy samoloty 101. eskadry (*Pierwsza myśliwska*) i 105. eskadry (*Skorpiony*). Przy czym maszyny tego pierwszego – kontynuującego historię najstarszej jednostki myśliwskiej izraelskich Chejl ha-Awir (wojsk lotniczych) – ucierpiały najbardziej. Wbrew optymistycznym deklaracjom ze stycznia 2020, iż zalane samoloty po szybkich remontach w okresie kilku tygodni znów znajdą się w linii, aż 3 myśliwce uznano za wymagające wielomiesięcznych zabiegów technicznych, z wymianą części okablowania i awioniki włącznie. Wówczas szacowane, że miałyby to kosztować ponad 30 mln szekli (inne źródła podają kwotę liczoną w USD – 8,7 mln). Nie sprawdziły się na szczęście dla Izraelczyków pierwotne oceny, wedle których remont sprzętu lotniczego kosztować miał setki milionów szekli.

Wobec najmniej uszkodzonych (wedle klasyfikacji Chejl ha-Awir – w małym i średnim stopniu) F-16C ze 105. eskadry zastosowano procedury remontowe na miejscu – zajęli się nimi wyspecjalizowani technicy personelu obsługowego z bazy Hatzor. Poszło to tak sprawnie, że 5 pierwszych zalanych F-16C po osuszaniu, przeglądach i testach naziemnych w lutym 2020 rozpoczęło odbiorcze loty próbne.

Trzy samoloty (w tym te o numerach takt. 534 i 542) w najgorszym poburzym stanie zostały rozmontowane i transportem drogowym przerzucone do centrum naprawczo-obługowego izraelskich wojsk lotniczych w bazie Tel Nof. Trzeba było zbadać wpływ wody na ewentualny rozwój wewnętrznej korozji konstrukcji F-16C i wymienić zagrożone nią podzespoły. A następnie poddać wszystko zabezpieczeniu. Nie mówią już o wymianie urządzeń elektrycznych i elektronicznych. Budowanie odpowiednich procedur technicznych i sprawdzających jakość prac było długie, drogie i pracochłonne. Trwało 5 miesięcy. Oddzielnym problemem Chejl ha-Awir, o czym się zbyt głośno nie mówi – była kwestia zalania magazynów niesłuchanie drogiej, kierowanej amunicji precyzyjnej. Nigdy nie podano jaka część zmagazynowanych pod ziemią pocisków nie nadawała się do użytku. Nikt też nie wiedział, jak działać będą zawilgocone przewody i poddane działaniu wody metalowe złącza, czy mechaniczne elementy sterowania tych najmniej uszkodzonych...

W sumie w drugiej połowie czerwca 2020 do normalnej służby w dyżurze bojowym – po serii lotów próbnych w rękach oblatywaczy w specjalnej jednostce, wrócił F-16C Barak numer takt. 542 – ostatni z najbardziej zatopionych w styczniu samolotów 101. eskadry.

Wypada przypomnieć, że po potopie bazy Hatzor izraelskie wojska lotnicze próbowały zrazu zatuszować całą sprawę odpowiedzialności za wodną hekatombę. Potem, pod naciskiem mediów i opinii publicznej, szef sztabu izraelskich wojsk lotniczych gen. Nir Barkan, powołał specjalną komisję, która miała wskazać zaniedbania, uchybienia i osoby, jakie się ich dopuściły. Otwarcie krytykowano dowódcę Chejl ha-Awir gen. Amikama Norkina. Ciekawostką jest to, że w pierwszych dniach lutego 2020 płk A. (lotnictwo nie podaje nazwisk) – dowódca bazy Hatzor, podał się do dymisji, uprzedzając swoje zwolnienie. Otrzymał on awans i został... attache wojskowym za granicą. Oficjalne ostrzeżenie z wpisaniem do akt otrzymał szef eskadry podtopionych F-16 i szefowa obsługi technicznej bazy. Ich winą było to, że nie wyprowadzili ze schronów maszyn wówczas, kiedy zaczęło się robić niebezpiecznie ([Kto odpowiada za zaniedbania w Hatzor?](#), 2020-02-06).

Powiązane wiadomości

[Jak remontowano zatopione F-16C \(2020-06-29\)](#)

[Kto odpowiada za zaniedbania w Hatzor? \(2020-02-06\)](#)
