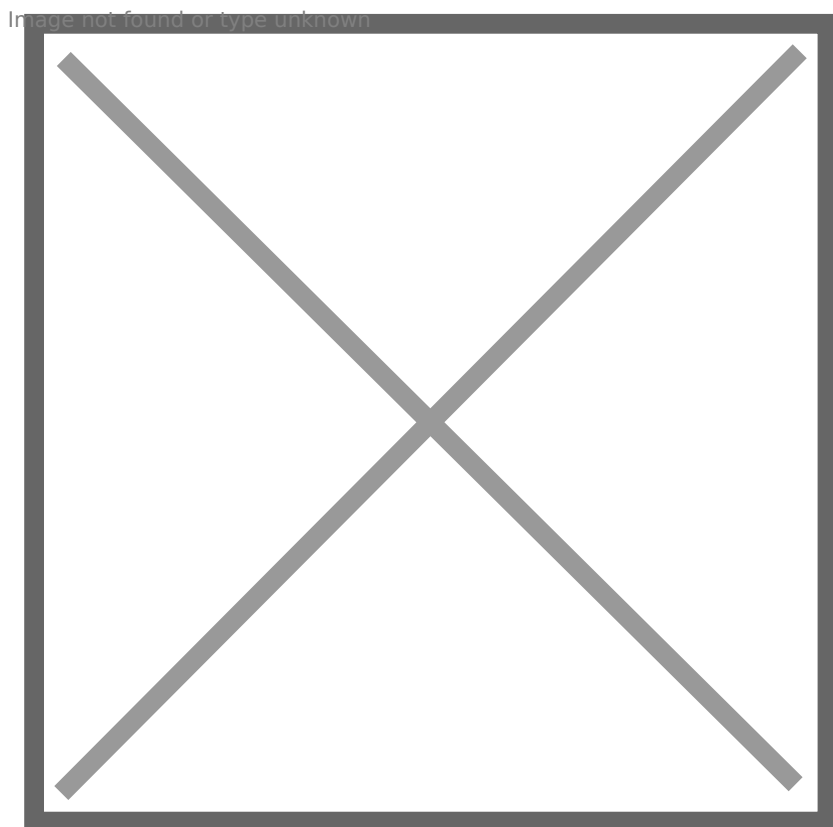


Wielki przegląd w USAF

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 23 lipca 2011

Po analizie katastrofy myśliwca F-22 na Alasce wojska lotnicze USA rozpoczęły wielki przegląd sprawności technicznej samolotów. Badany jest przede wszystkim system wytwarzania tlenu OBOGS.



Myśliwiec *stealth* F-22 rozbił się na Alasce w listopadzie 2010 ([Rozbił się F-22](#), 2010-11-17). Jego pilot zginął ([Pilot F-22 nie żyje](#), 2010-11-21). W wyniku analizy możliwych przyczyn katastrofy, w marcu USAF wprowadziły ograniczenia lotów F-22, a 3 maja wprowadziły całkowity zakaz latania na F-22 ([Wstrzymanie lotów F-22](#), 2011-05-06). Powodem były problemy z funkcjonowaniem pokładowej wytwornicy

tlenu (On-Board Oxygen Generating System, OBOGS). USAF zanotowały aż 14 przypadków niedotlenienia w czasie lotów F-22.

Nieoficjalnie wiadomo, że do systemu mogły dostawać się spaliny (w tym niezwykle groźny tlenek węgla) z silnika. Jednym z możliwych wyjaśnień tej sytuacji są przyzwyczajenia pilotów. W mroźnych warunkach bazy Elmendorf (na zdjęciu) na Alasce uruchamiali oni bowiem silniki F-22 jeszcze w hangarze. To wówczas do wnętrza kabin mogły przenikać spaliny (powietrze do OBOGS jest pobierane ze sprężarki silnika). Problemy z OBOGS wykryto w 2008 w Izraelu na F-16I Soufa (zbliżonych do używanych przez polskie SP F-16C/D, [Formaldehyd w F-16I z wytwornicy tlenu?](#), 2008-03-27).

Teraz (w ograniczonym zakresie już od stycznia) prowadzone są przeglądy wszystkich samolotów i śmigłowców USAF, w których zainstalowane są OBOGS. Chodzi o większość samolotów USAF, poza F-22 także myśliwce F-16, F-15E, uderzeniowe A-10, myśliwce *stealth* F-35, bombowce B-1B i B-2, szkolne T-6A oraz przemiennopłaty CV-

22. Dowództwo USAF rozważa przegląd także innych statków powietrznych.

W ramach przeglądów wykonywane są loty kontrolne. W ich trakcie testowany jest system regulacji ciśnienia w kabinie, sprawność masek tlenowych i system kontroli zawartości tlenu w kabinie.

W US Navy nie zanotowano ostatnio podobnych incydentów. Wcześniej wykrywano jednak obecność tlenku węgla w kabinach. Okazało się, że pochodzi on z silników samolotów czekających na start przed innymi maszynami (podobnie jest z samochodami stojącymi w korkach). W latach 2002-2009 zanotowano 64 przypadki niedotlenienia załóg samolotów F/A-18. Po wprowadzeniu odpowiednich modyfikacji w konstrukcji samolotów incydenty z instalacją tlenową przestały się zdarzać. Dowództwo lotnictwa US Navy nie zdecydowało się więc na prowadzenie podobnych przeglądów jak w USAF.



Myśliwiec *stealth* F-22 rozbił się na Alasce w listopadzie 2010 ([Rozbił się F-22](#), 2010-11-17). Jego pilot zginął ([Pilot F-22 nie żyje](#), 2010-11-21). W wyniku analizy możliwych przyczyn katastrofy, w marcu USAF wprowadziły ograniczenia lotów F-22, a 3 maja wprowadziły całkowity zakaz latania na F-22 ([Wstrzymanie lotów F-22](#), 2011-05-06). Powodem były problemy z funkcjonowaniem pokładowej wytwornicy tlenu (On-Board Oxygen Generating System, OBOGS). USAF zanotowały aż 14 przypadków niedotlenienia w czasie lotów F-22.

Nieoficjalnie wiadomo, że do systemu mogły dostawać się spaliny (w tym niezwykle groźny tlenek węgla) z silnika. Jednym z możliwych wyjaśnień tej sytuacji są przyzwyczajenia pilotów. W mroźnych warunkach bazy Elmendorf (na zdjęciu) na Alasce uruchamiali oni bowiem silniki F-22 jeszcze w hangarze. To wówczas do wnętrza kabin mogły przenikać spaliny (powietrze do OBOGS jest pobierane ze sprężarki silnika). Problemy z OBOGS wykryto w 2008 w Izraelu na F-16I Soufa (zbliżonych do używanych przez polskie SP F-16C/D, [Formaldehyd w F-16I z wytwornicy tlenu?](#), 2008-

03-27).

Teraz (w ograniczonym zakresie już od stycznia) prowadzone są przeglądy wszystkich samolotów i śmigłowców USAF, w których zainstalowane są OBOGS. Chodzi o większość samolotów USAF, poza F-22 także myśliwce F-16, F-15E, uderzeniowe A-10, myśliwce *stealth* F-35, bombowce B-1B i B-2, szkolne T-6A oraz przemiennopłaty CV-22. Dowództwo USAF rozważa przegląd także innych statków powietrznych.

W ramach przeglądów wykonywane są loty kontrolne. W ich trakcie testowany jest system regulacji ciśnienia w kabinie, sprawność masek tlenowych i system kontroli zawartości tlenu w kabinie.

W US Navy nie zanotowano ostatnio podobnych incydentów. Wcześniej wykrywano jednak obecność tlenku węgla w kabinach. Okazało się, że pochodzi on z silników samolotów czekających na start przed innymi maszynami (podobnie jest z samochodami stojącymi w korkach). W latach 2002-2009 zanotowano 64 przypadki niedotlenienia załóg samolotów F/A-18. Po wprowadzeniu odpowiednich modyfikacji w konstrukcji samolotów incydenty z instalacją tlenową przestały się zdarzać. Dowództwo lotnictwa US Navy nie zdecydowało się więc na prowadzenie podobnych przeglądów jak w USAF.

Powiązane wiadomości

[Wielki przegląd w USAF \(2011-07-23\)](#)

[Formaldehyd w F-16I z wytwornicy tlenu? \(2008-03-27\)](#)

[Rozbił się F-22 \(2010-11-17\)](#)

[Toksyczny F-22 \(2009-04-07\)](#)

[Pilot F-22 zginął \(2009-03-26\)](#)

[Pilot F-22 nie żyje \(2010-11-21\)](#)

[Rozbił się F-22 \(2010-11-17\)](#)

[Toksyczny F-22 \(2009-04-07\)](#)

[Wstrzymanie lotów F-22 \(2011-05-06\)](#)

[Ograniczenie wysokości lotów F-22 \(2011-03-29\)](#)

[Rozbił się F-22 \(2010-11-17\)](#)

[Pilot F-22 nie żyje \(2010-11-21\)](#)