

A Brit Királyi Légierő C-130 J Hercules szállító repülőgépparkjának több mint a felét a tervezettnél előbb kell(ene) kivonni a szolgálatból, mivel a kedvezőtlen üzemeltetési körülmények csökkentik a repülőgépek sárkányszerkezetének élettartamát.

A RAF, C Mk 4 változatú C-130 J harcászati szállító repülőgépeit az eredeti tervek szerint 2030-ban tervezték kivonásra, azonban a jelenlegi, fokozott felhasználás miatt sárkányszerkezetük élettartama - a légierő szerint - mintegy négy évvel csökken. Az előrejelzés a szárnyközép-rész szekció élettartamának vizsgálatán alapul. Egy hivatalos ipari szakértő véleménye szerint a C Mk 4 változatú C-130 J repülőgépeken 2017-ig kellene végrehajtani a szárnyközép-rész szekció cseréjét. Egyébként a repülőgépek leszállítása a RAF részére 1999-ben kezdődött. Az iraki és afganisztáni hadműveletek fokozódó üteme és elhúzódása a RAF teljes szállító repülőgépparkját nagymértékben igénybe veszi. Kedvezőtlen és e hatást csak fokozza, hogy az Airbus Military egyesülés A 400 M típusú szállító repülőgépének szolgálatba állítása is késik. A Védelmi Minisztérium, az A 400 M program kezdeti stádiumában a légijármű szolgálatba állítását 2007 decemberére tervezte. Ezt az időpontot felülvizsgálat után 2009 decemberére, majd 2003-ban egy újabb felülvizsgálat nyomán 2011 márciusára változtatták. A minisztérium rangidős hivatalos képviselői a közelmúltban azt állították, hogy ez a dátum most 2011 júliusára módosult. Az A 400 M fejlesztésével kapcsolatos kérések teljes kihatása azonban azt eredményezheti, hogy szükség lehet a szolgálatba állítási időpont ismételt felülvizsgálatára. Vannak olyan jelzések is, melyek arra utalnak, hogy a repülőgép 2014-15 előtt nem lesz kész a RAF által történő rendszerbe állításra.

A C Mk 4 változatú C-130 J szállító repülőgéppark igénybevételét az is tovább fokozza, hogy a RAF, a még megmaradt C-130 K repülőgépeit is kivonja szolgálatból, az utolsók várhatóan 2010-12-ben kerülnek sorra. Emiatt szükség lehet a tervtől eltérően, legalább öt C-130 K repülőgép további üzemeltetésére, melyek már át is települtek a RAF 2012 végén kiürítendő Lyneham légi bázisáról Brize Norton-ba. E légijárműveket a Brit Speciális Erők részére végzendő feladatok végrehajtására jelölték ki. Jelenleg néhány C Mk 4 változaton is szerkezeti módosításokat végeznek, hogy alkalmassá váljanak a Speciális Erők kiegészítő feladatainak végrehajtására. A módosítások magukba foglalhatják a repülőgép fedélzeti önvédelmi eszközkészletébe infravörös ellentevékenységeket biztosító lézerrendszer integrálását, valamint a javított teljesítményű avionikai berendezések beépítését.

Valószínűsíthető, hogy a C-130K repülőgépekhez hasonlóan, az UK, a C Mk 4 változatok üzemeltetését jóval az eredetileg tervezett 2030-as időpontot túl is folytatni kívánja, függetlenül a várható üzemidőhiánytól. Amennyiben a C Mk 4 szerepköre kibővül a speciális erőket támogató műveletek teljes spektrumával, a sárkányszerkezet kifáradását okozó terhelések minden bizonnyal fokozódnak.

A probléma megoldására - a Lockheed Martin és Rolls-Royce vállalatok, valamint a Légierő képviselőit is magába foglaló - Marshall Aerospace cég által vezetett Herkules Integrált Műveleti Támogató Csoport, megkezdi négy C Mk 4 változatú repülőgép, élettartam felénél végrehajtandó korszerűsítését, vagy a szárnycsere potenciális lehetőségének vizsgálatát. A rövidtörzsű Mk 5 változat, - melyből 10-et szerzett be a Légierő - a jelenlegi felhasználási ráták mellett is várhatóan kielégíti a 2030. évi szolgálatból való kivonási dátumra vonatkozó követelményt. A C-130J fárasztó próbabadi vizsgálatai várhatóan ez év első felében kezdődnek azért, hogy az UK műveleti terheléseire alapozva adatokat biztosítsanak a szárny élettartamának meghatározására. E fárasztási program 48 hónapot vesz igénybe.

Az afganisztáni és iraki hadműveletek támogatásához szükséges magas repülőgép bevetési szám, valamint a műveletek elhúzódása különböző kihívásokkal szembesíti az üzemeltetőket. Az előkészítetlen, durva földfelszínen, leszállásokról történő le- és felszállások során jelentős sérülések keletkeztek a sárkányszerkezet alsó borításán, valamint a késantennákon. A futómű fékdobok szintén túlzott igénybevételnek vannak kitéve, ami már féktüzet is okozott. A C-130J repülőgépek eddig a hadszíntéren belüli Kandahar és Camp Bastion közötti légi szállításokat biztosították. Az eredeti „felszállópálya” felülete Camp Bastion-ban számos repülőgép sérülését okozta, mivel fedőrétege apró zúzotttkő darabokat tartalmazott, melyek fel- és leszálláskor a repülőgép alsó részéhez csapódva gyakran a borítás sérülését, vagy átlukadását okozták. Egyébként a RAF volt a C-130J Hercules repülőgépek első külföldi vásárlója. 1995-ben 25 db-ot rendeltek a típusból, de a program végrehajtásának kezdetén nehézségek merültek fel, így 2 évet késett a szolgálatba állításuk. Később a repülőgép néhány fedélzeti rendszerével is gondok voltak.

Vissza a tartalomhoz >>>