

SUU TÀM

MÁY BAY VẬN TẢI QUÂN SỰ HOA KỲ

Lời mở đầu: Nói về Binh chủng Không Quân thì kể từ thời Tạo Thiên Lập Địa đến hôm nay, chưa có một quốc gia nào trên quả Địa cầu này có một lực lượng Không Quân hùng hậu như nước Mỹ về cả lượng lẫn phẩm, dĩ nhiên là Vĩ Đại và Siêu Việt. Chỉ cần nhìn lại lịch sử chiến tranh Việt Nam, nước Mỹ đã viện trợ cho Quân Lực Việt Nam Cộng Hòa miền Nam nước VN một khối lượng lớn Phi cơ quân sự mà có thời người ta đã đánh giá Không Lực VNCH đứng vào hàng thứ tư trên thế giới. Thật vậy, hiện nay Không Quân Hoa Kỳ làm Bá Chủ Hoàn Cầu. Đây là chưa đếm xia gì đến ngành Không Gian Hoa Kỳ, nơi mà quốc gia này đã và đang có rất nhiều Dự án điều nghiên về không gian, phát minh những phi thuyền để chinh phục không gian từ hơn 50 năm qua. --BKT



Huy Hiệu chính của Binh chủng KQHK



Huy Hiệu Cánh (Bằng) bay chính của Hoa Tiêu KLHK

Binh chủng Không Quân Hiệp Chúng Quốc Hoa Kỳ còn được gọi là Không Lực Hoa Kỳ, viết tắt KLHK; tên tiếng Anh: United States Air Force, viết tắt USAF. Công tác chính của KLHK là Không Chiến (Aerial warfare), Không Vận (Air Mobility), và Không Yểm (yểm trợ Hỏa lực cho quân bộ binh, di tản thương binh, v.v.) KQHK là một lực lượng võ trang, là một trong bảy lực lượng đồng phục của Hoa kỳ như sau:

1. *Binh chủng Bộ Binh Hoa Kỳ (United States Army - USA)*, được thành lập ngày 14 tháng 6, năm 1775. Khẩu hiệu: “Đây là nơi chúng ta sẽ bảo vệ.” (ngoài nước Mỹ, '*nơi*' ám chỉ những nơi QĐHK đặt chân đến)
2. *Binh chủng Thủy Quân Lục Chiến (United States Marine Corps)* được thành lập ngày 10 tháng 11, năm 1775, nay đã hơn hai thế kỷ.
3. *Binh chủng Hải Quân (United States Navy)* được thành lập năm 1797.

4. Binh chủng Không Quân (United States Air Force) được thành lập ngày 18 tháng 9, năm 1947

5. Binh chủng Tuần Duyên (United States Coast Guard) được thành lập ngày 4 tháng 8, năm 1790

6. Nha Y-Tế Công cộng, dân sự (United States Public Health Service Commissioned Corps) được thành lập ngày 16 tháng 7, năm 1889

7. Nha Hải Dương & Khí Tượng Quốc Gia, dân sự (National Oceanic and Atmospheric Administration Commissioned Corps) được thành lập ngày 22 tháng 5, năm 1917

Không Lực Hoa Kỳ là lực lượng quân sự sinh sau đẻ muộn (1947), biệt lập, và là một trong 3 bộ trực thuộc Bộ Quốc Phòng Hoa Kỳ. Bộ trưởng Bộ KQHK là một dân sự được tổng thống HK chỉ định với đa số phiếu ủng hộ của Thượng Viện HK. Sĩ quan cao cấp nhất của Bộ Không Quân (BKQ) là tướng Tham Mưu trưởng Không Quân chỉ huy toàn thể BCKQ (Binh Chủng Không Quân), và viên tướng này cũng là thành viên của ban Tham Mưu trưởng Liên Quân Hoa Kỳ. Cả hai Bộ trưởng và Tham mưu trưởng KQ đều không có quyền hành trên các đơn vị tác chiến của KLHK. Bộ trưởng BQP chỉ định các Tư Lệnh Không Quân chiến trường để chỉ huy các đơn vị tác chiến KQ, cấp bậc tư lệnh chiến trường của KLHK là Đại tướng (tướng 4 sao).

Vào năm 2012, KLHK có 332,854 quân nhân các cấp tại ngũ; 185,522 dân sự; 71,400 quân trừ bị; 106,800 KQ Vệ Binh Quốc gia và một kinh phí lên đến \$140 tỷ Mỹ kim. KLHK có khoảng 5,484 chiếc phi cơ đủ loại, một Hệ thống Phòng không với 450 Hỏa Tiễn ICBM (Hỏa Tiễn Liên Lục Địa) và 63 Vệ tinh lượn là lượn lướt quanh Địa cầu 24x7x365, tất cả kết thành một lực lượng Không quân khổng lồ & mạnh khủng khiếp nhất thế giới.

Đây là loạt bài sưu tầm bắt đầu từ các loại Phi cơ Vận tải Quân sự lớn của Hoa Kỳ. Nói về ngành không vận quân sự Hoa Kỳ thì phải công nhận rằng Không Lực Hoa Kỳ đã đạt được đến mức thượng thừa hay siêu việt. Có thể nói, hiện nay, Không lực của toàn khối Đông Âu Nga-sô-viêt và Trung cộng kết lại cũng không thể nào sánh kịp.

Trang điện tử này sẽ đề cập đến ba loại Phi cơ Vận Tải Chiến lược (strategic airlifter) sau đây của Không Lực Hoa Kỳ:

- 1. Phấn lược cơ C-5 Galaxy (Ngân Hà)** chuyển vận cơ giới và quân cụ có kích thước lớn & không bình thường, hàng hóa, nhu yếu phẩm, và binh sĩ.
- 2. C-17 Globemaster (Đại Bàng của Thế Giới)** bé hơn C-5, là loại phi cơ đa năng: chuyển vận cơ giới, hàng hóa, nhu yếu phẩm, binh sĩ, và cũng được dùng trong việc huấn luyện Nhảy dù và thả dù tiếp tế.

3. **KC-135 Hạc-quân (Hercules) (Lực Sĩ)** dùng trong việc tiếp tế nhiên liệu cho máy bay quân sự của Hoa Kỳ và Đồng minh trên không trung, nghĩa là đổ thêm xăng cho máy bay đang bay trên không (mid-air refuel) để máy bay có thể bay không ngưng nghỉ cho đến khi đáp xuống điểm hẹn hay mục tiêu. Không đoàn Vận tải 434 Tiếp tế Nhiên liệu trên không trung đã từng hoạt động trong chiến tranh VN, sau này có tham dự trận chiến thành Bá Đa, Iraq, còn gọi là Hành quân Bão Sa Mạc, hay chiến tranh vùng Vịnh (Gulf War).

Kính mời quý độc giả tuần tự theo dõi những tấm ảnh dưới đây: Phần I, C-5 Galaxy; Phần II, C-17 Globemaster; và Phần III, KC-135 Tiếp tế nhiên liệu trên không trung.

oOo

PHẦN I - VẬN TẢI CƠ KHÔNG LỘ C-5 GALAXY (NGÂN HÀ)



Sứ mệnh của C-5 Ngân Hà

Chiếc C-5 Galaxy (tạm dịch Ngân Hà), là chiếc Vận tải cơ lớn nhất trong các loại phi cơ Vận tải của KLHK, so với thế giới thì chiếc C-5 Galaxy chỉ đứng hàng thứ năm về kích thước thôi. C-5 Galaxy được dùng để chuyên chở các loại cơ giới của nhà binh có kích thước to lớn bất thường (outsized) như xe nhà binh, xe vận tải 18-bánh (Rigger) của dân sự, xe tăng, thiết giáp xa, tàu bè, xe ủi đất, xe làm đường của binh chủng Công binh, cầu di động, máy bay đủ loại kể cả chính nó (C-5), các giàn phóng Hỏa tiễn lên không gian và phi thuyền không gian của cơ quan NASA. Ngoài cơ giới và cơ khí ra, C-5 còn chuyên chở quân lương, binh sĩ của các quân binh chủng HK, v.v. Đặc biệt hơn nữa, ngoài nhiệm vụ vận tải thuần tính quân sự, thỉnh thoảng C-5 Galaxy cũng được dùng trong những Phi vụ Nhân đạo như chở đồ tiếp tế cứu trợ nạn nhân thiên tai bão lụt, v.v. vòng quanh thế giới.

Chú ý: C-5 Ngân Hà có thể chở toàn bộ một đơn vị quân sự vũ trang đầy đủ trong tư thế sẵn sàng nghênh chiến đến bất cứ nơi nào trên thế giới trong khoảnh khắc và sau đó vận chuyển cơ giới và tiếp liệu cần thiết để đảm bảo lực lượng quân sự này tiếp tục chiến đấu cho đến chiến thắng.

Những đặc điểm về Phi cơ Vận tải C-5

1. C-5 Ngân Hà lớn hơn các vận tải cơ khác. C-5 có thể chở được 36 kiện hàng bình thường và 81 Binh sĩ cùng một lúc. Chiếc Ngân Hà này cũng có thể chở được bất cứ những loại quân cụ nào có thể chuyển bằng đường hàng không, bao gồm những món hàng nặng và cồng kềnh như chiếc cầu di động nặng 74 tấn. Nó cũng có thể chở những hàng hóa có kích thước không bình thường xuyên lục địa và có thể cất cánh và đáp trên những phi đạo ngắn. Vì C-5 có hai cửa, trước mũi và sau thân phi cơ, nên nhân viên chất hàng có thể chuyển hàng hóa lên phi cơ này ở cả hai phía trước và sau phi cơ cùng một lúc, như thế giảm thời gian chất hàng lên phi cơ.

2. Có thể cất cánh và đáp trên phi đạo dài chỉ 6,000 bộ (1,829m).

3. Hệ thống đáp: C-5 có 5 Bộ phận đáp với tổng số 28 bánh xe, đủ an toàn để chịu đựng sức nặng của toàn thân phi cơ chở đầy hàng hóa.

4. Hai cánh cửa ở đằng mũi và sau phi cơ đều có thể mở toang, để lộ nguyên lòng phi cơ khiến cho việc di chuyển hàng hóa dễ dàng và nhanh chóng.

5. Hệ thống đáp có thể được hạ thấp ngang với mặt đất để cho các xe chở hàng lên xuống phi cơ dễ dàng.

6. Mỗi cửa lên phi cơ có hai đường lên rộng rãi để có thể chứa được hai dãy xe hơi đậu song song với nhau trong lòng phi cơ.

7. C-5 có một Hệ thống điện tử tối tân để theo dõi và báo cáo những trục trặc của phi cơ, hệ thống này ghi & phân tích dữ kiện của hơn 800 điểm kỹ thuật cần lưu ý trên chiếc C-5A và 7,000 mẫu thử của chiếc C-5M. Hệ thống điện báo trục trặc này giúp chuyên viên Kỹ thuật tìm ra được manh mối trở ngại kỹ thuật để sửa chữa và bảo trì C-5 nhanh chóng & chính xác hơn.

8. Đuôi của C-5 Galaxy có hình chữ “T” với chuôi cánh thoải về phía sau (wing sweep) 25°. Đây cũng là cách để nhận diện chiếc phi cơ nào là C-5 Galaxy.

9. Động cơ: 4 đầu máy turbofan được đặt dưới bộ cánh trên những trụ (pylon).

10. **Bình nhiên liệu:** C-5 có cả thảy 12 bình xăng nằm xen kẽ trong bộ cánh với dung tích 51,150 ga-lông (194,370 lít), lượng xăng này đủ để đổ đầy 6 toa rưỡi chở xăng của một đoàn tàu hỏa. Với đầy bình xăng và không có hàng hóa, C-5 nặng 332,500 cân (150,820 kilograms), thêm 270,000 cân (122,472kg) hàng hóa nữa, C-5 Ngân Hà có thể bay một hơi 2,150 hải lý (tương đương 2,474.18 dặm hay 3,982km), đáp xuống căn cứ đầu tiên bỏ hàng, cất cánh và tiếp tục bay đến căn cứ thứ hai cách căn cứ đầu 500 hải lý (575.39 dặm hay 926km) -- suốt dọc đường từ điểm xuất phát đến căn cứ thứ hai chưa hết bình xăng. Nhưng nếu C-5 xài phương pháp Tiếp tế nhiên liệu trên không trung thì chiều dài đường bay không thành vấn đề, chỉ ăn thua ở sức chịu đựng dẻo dai của Phi hành đoàn thôi.

Những đặc điểm thông dụng của Phi cơ C-5

Nhiệm vụ chính: Không vận hàng hóa có kích thước lớn hay không bình thường

Nhà thầu: Công ty Lockheed, chi nhánh Georgia, tiểu bang Georgia

Động cơ máy bay: Bốn động cơ General Electric TF-39 cho các kiểu C-5A, B, C, và F-138 General Electric cho kiểu C-5M (mới nhất)

Lực đẩy: 43,000 cân (19,504kg), mỗi đầu máy cho các kiểu C-5A, B, C và 51,250 cân (23,247kg) cho mẫu C-5M

Kích thước:

Cánh: 222.9 bộ (67.89m)

Thân phi cơ: Dài: 247.1 bộ (75.3m); Cao: 65.1 bộ (19.84m)

Ngăn hàng hóa: Cao: 13.5 bộ (4.11m); Rộng: 19 bộ (5.79m); Dài: 143 bộ 9 inches (43.8m)

Số kiện hàng kham được: 36

Trọng tải:

Tối đa: 270,000 cân (122,472 kg)

Để có thể cất cánh: 840,000 cân (381,024 kilograms). Chú ý: trọng lượng này bao gồm chính nó + thêm hàng hóa.

Vận tốc: 518 dặm 1 giờ (.77 Mach) hay 834km/g

Một bình xăng đầy của chiếc C-5M (tân trang) có thể bay được 1 đoạn đường dài khoảng 4,800 hải lý (5,523.741 dặm hay 8,889.6km), chẳng hạn từ Căn cứ KQ Dover, tiểu bang Delaware bay sang Căn cứ Incirlik, Thổ Nhĩ Kỳ chở 120,000 cân quân dụng. Nếu bay với chiếc phi cơ trống rỗng thì khoảng 7,000 hải lý (8,055.456 dặm hay 12,964km).

Phi hành đoàn: 7 người (1 hoa tiêu chính, 1 hoa tiêu phụ, hai kỹ sư, và ba lơ phi cơ (chuyên viên xếp đặt hàng hóa))

Giá thành: 1 chiếc C-5A trị giá \$152.8 triệu Mỹ kim (Tài khóa/FY 1998); C-5B - \$179 triệu Mỹ kim (1998); C-5C (với ngăn chứa hàng đã được cải tiến) - \$88 triệu Mỹ kim (1998); C-5M (với Chương trình RERP cải tiến) - \$90 triệu Mỹ kim (2009)

Ngày hoạt động của các kiểu C-5: C-5A - 1970, C-5B - 1986, C-5C - 1988, và C-5M - 2009.

Tồn kho: Tổng số máy bay trong Đoàn phi cơ vận tải C-5 thay đổi từng tháng dựa trên bao nhiêu chiếc C-5A được Quốc Hội HK cho phép không bay nữa; có 52 chiếc C-5M sẽ tồn kho đến tài khóa 2017, tới nay đã có 8 chiếc C-5M được giao cho KLHK (tháng 8, 2012.)

Lịch sử của C-5 Ngân hà

Vào cuối năm 1963, chương trình vẽ lại toàn diện họa đồ CX-4 thành họa đồ mới có tên là CX-X. Trong kiểu vẽ mới này các kỹ sư chỉ cho có 4 động cơ thay vì là 6 như trong họa đồ CX-4. Ngoài ra, các động cơ của họa đồ CX-X cũng đã được cải tiến để đốt nhiên liệu ít hơn cùng lúc tăng tầm hoạt động của máy bay. Và sau cùng vào tháng Tư năm 1964 một bản họa đồ mới được trình làng thay thế CX-X, có tên gọi “Hệ thống Tiếp vận Hạng nặng” hay CX-HLS (Heavy Logistics System). Tháng 5, 1964, các hãng thầu chế tạo máy bay Hoa Kỳ như Boeing, Douglas, General Dynamics, Lockheed, and Martin Marietta lập tức gửi đơn xin thầu Dự án CX-HLS. Riêng các hãng thầu lớn khác như General Electric, Curtiss-Wright, và Pratt & Whitney xin thầu chế tạo động cơ cho Dự án CX-HLS. Sau cùng thì còn lại 5 hãng được tuyển chọn để thi hành những công tác sau đây: 3 nhà thầu Boeing, Douglas và Lockheed làm việc trong một Dự án dài một năm chuyên việc nghiên cứu về thân phi cơ; và 2 nhà thầu General Electric, Pratt & Whitney nghiên cứu về động cơ cho chiếc Vận tải cơ C-5.

Về thân phi cơ, cả 3 hãng đều có chung một khái niệm, đó là đặt phòng lái trên cùng để cho hàng hóa và hành khách có thể lưu thông từ phía trước mũi phi cơ. Kiểu vẽ của 2 công ty Boeing và Douglas đặt phòng lái nằm gọn trong một chiếc rọ ngay trên phía trước thân phi cơ, trong khi hãng Lockheed thì đặt phòng lái nằm nghiêng dọc theo thân phi cơ, trông giống như hạt vẹt lộn nằm hai bên hông phi cơ.

Cánh máy bay kiểu xuôi như cánh chim én hay “swept wing” và hai cửa trước-sau để tiện việc chất hàng hóa lên và gỡ hàng hóa từ máy bay xuống... là những đặc điểm chung của tất cả các nhà thầu hồi đó. Đuôi máy bay hình chữ “T” là kiểu vẽ của nhà thầu Lockheed, trong khi Boeing và Douglas thì vẽ theo tập quán thường.

Không Quân HK chuộng kiểu vẽ của hãng Boeing hơn của Lockheed, mặc dầu Lockheed cho giá thành rẻ hơn. Sau cùng Lockheed trúng tuyển tháng 9, 1965, và tháng 12 cùng năm thì trúng thầu. Đầu máy hiệu TF-39 do hãng GE chế tạo cũng đã được chọn để làm động cơ cho chiếc Vận Tải Cơ Quân đội mới này. Cũng vào thời điểm này, khái niệm về động cơ máy bay của hãng GE phải được xem là một cuộc cách mạng cơ khí, vì so với những động cơ trước đó chỉ nhỏ hơn 2-1, với động cơ TF-39 hứa hẹn tỷ lệ 8-1, nghĩa là nó có sức đẩy cao hơn và đốt ít xăng hơn.

Chiếc C-5A Galaxy - Ngân Hà đầu tiên (căn cước máy bay số 66-8303) được khánh thành ngày 2 tháng 3, 1968 từ xưởng đóng máy bay tọa lạc tại thành phố Marietta, tiểu bang Georgia, Hoa Kỳ. Hoa tiêu lái thử chiếc C-5A mới cấu này là Leo Sullivan với danh hiệu truyền tin là “eight-three-oh-three heavy” (tám-ba-ô-ba nặng). Trong khi bay thử, hoa tiêu

nhận ra phi cơ có một lực “kéo lên” khác biệt với tốc độ Mach đã được thử nghiệm trong hầm gió trước đây.

Công ty Lockheed-Georgia đã giao chiếc C-5 đầu tiên cho Không Đoàn Vận tải 437 tại Căn cứ KQ Charleston, vào tháng 6 năm 1970 thì Căn cứ này trở thành Liên Căn cứ KQ Charleston, tiểu bang South Carolina. Những chiếc vận tải cơ C-5 Galaxy này đang được các quân nhân binh chủng KQHK tại ngũ, Không Quân Trừ bị, và Vệ Binh Quốc gia điều khiển. Hiện những con chim C-5 này đang đồn trú tại các Căn cứ Không Quân Hoa Kỳ sau đây: Dover, tiểu bang Delaware; Travis, California; Lackland, tiểu bang Texas; Martinsburg ANGB [Vệ binh QG], tiểu bang West Virginia; Memphis ANGB, tiểu bang Tennessee; và Căn cứ KQTB Westover, tiểu bang Massachusetts.

Vào tháng 3, năm 1989, 50 chiếc C-5B cuối cùng đã được sát nhập với 76 chiếc C-5A của Lực Lượng Không Vận KLHK. Đoàn phi cơ C-5B bao gồm những cải tiến cộng với hơn 100 loại tân trang từ các phi cơ C-5A để nâng sự tin tưởng và để việc bảo trì phi cơ được hữu hiệu hơn.

Dựa trên một cuộc nghiên cứu cho người ta thấy hiện có 80% dịch vụ bảo trì sườn phi cơ C-5 dài hạn còn lại, vào năm 1998, Bộ Tư Lệnh Không Vận Hoa Kỳ đã đẩy mạnh chương trình Tân trang phi cơ C-5 Galaxy. Chương trình Tân Tiến Hóa Điện tử Hàng không cho Phi cơ C-5 bao gồm việc cập nhật hóa hệ thống điện tử trên không để nâng phẩm chất cho các hệ thống liên lạc, hướng đạo, và giám sát hay thi hành những điều lệ trong ngành quản trị không lưu. Chương trình tối tân hóa này cũng bao cả việc gắn thêm những dụng cụ an toàn và một hệ thống điều khiển phi cơ tự động.

Một phần khác của chương trình tân tiến hóa phi cơ C-5 là Chương trình Hỗn hợp Gia tăng Bảo đảm và Thay động cơ mới. Năm mươi hai chiếc C-5 gồm các mẫu (1 chiếc C-5A, 2 C-5C, và 49 C-5B) sẽ nhận được chương trình tân trang RERP vào tài khóa 2017. Điểm nổi bật của chương trình tân trang này là động cơ General Electric CF6-80C2 (F-138) hiện đang lưu hành trong ngành hàng không dân sự. Đầu máy này tăng 22% lực đẩy, đà cất cánh giảm 30%, và tốc độ bay (leo) lên cao mau hơn 58% và chở được nhiều hàng hóa hơn trên những đoạn đường xa hơn. Với đầu máy mới và nhiều món cải cách khác, chương trình RERP đã biến các phi cơ C-5A, B, C thành C-5M, Super Galaxy (tạm dịch Siêu Ngân hà). Chương trình tân tiến hóa này sẽ làm cho các con chim sắt khổng lồ C-5 trầm hơn (theo Điều luật 4 của Cơ quan Hàng không Liên bang Hoa Kỳ) và làm tăng sự tin tưởng cùng việc bảo trì hữu hiệu, duy trì một cấu trúc và một hệ thống toàn diện, giảm chi phí sở hữu và gia tăng khả năng hành quân trong suốt thế kỷ thứ 21 này.

Trong hai Tài khóa 2004 và 2012, Quốc hội Hoa Kỳ đã phê chuẩn cho 46 chiếc C-5A nằm ụ (về hưu đầy, không bay nữa). Tài khóa 2006 có một C-5B bị rơi tại Căn cứ KQ Dover, tiểu bang Delaware, và không thể sửa chữa được. Kết quả hiện tại chỉ còn 79 chiếc C-5.

Ban kỹ thuật phiên dịch,

Thứ Năm, July 18, 2013

Nguồn: <http://www.af.mil/information/factsheets/factsheet.asp?id=84>

Sau đây là hình ảnh của chiếc Vận Tải Cơ khổng lồ C-5 Galaxy của Không Lực Hoa Kỳ (KLHK): http://lhccshtd.org/LHCCSHTD_ST/KQHK/LHCCSHTD_ST_KQHK_kqhkMaybayVantaiQuansu_2013JUL20.htm#C5

oOo

PHẦN II - VẬN TẢI CƠ C-17 GLOBEMASTER (Đại Bàng Thế Giới)



Sơ lược về Phi cơ hiệu C-17 Globemaster III (Đại Bàng của Thế giới)

Chiếc C-17 bé hơn C-5, thay cho C-5 chuyên chở những loại hàng hóa có kích thước bình thường hơn. C-17 Còn được dùng để huấn luyện nhảy dù cho các binh đoàn Nhảy Dù của Quân Lực Hoa Kỳ và những dịch vụ thả dù tiếp tế. C-17 do hãng thầu McDonnell Douglas chế tạo cho Không Lực Hoa Kỳ từ thập niên 80 đến đầu thập niên 90. C-17 mang tên của hai chiếc Vận tải cơ quân sự trước nó, đó là chiếc C-74 Globemaster và chiếc Douglas C-124 Globemaster II. C-17 là phi cơ được dùng vào các sứ mạng Vận tải Quân sự có tính cách chiến lược, chuyên chở hàng hóa và binh sĩ đi khắp cùng Thế giới; ngoài công tác Vận tải chiến lược, C-17 còn được dùng trong những công tác Vận tải Chiến thuật, di tản thương binh, và những nhiệm vụ thả dù.

Những đặc điểm về Phi cơ Vận tải C-17

Nhiệm vụ: chở hàng hóa và Binh sĩ

Bản quyền: Hoa Kỳ

Ngày khánh thành: 15 tháng 9, năm 1991

Ngày bắt đầu công vụ: 14 tháng 7, năm 1993

Tình trạng hiện tại: đang hoạt động

Nhà thầu: Hãng chế tạo Máy bay Boeing

Động cơ: 4 đầu máy Pratt & Whitney F117-PW-100 turbofan, có thể quay ngược chiều; Máy bay Boeing 757 chạy cùng động cơ; mỗi đầu máy có lực đẩy 40,440 cân anh

(18,343kg). Lực đẩy ngược chiều hướng dẫn gió thổi lên thẳng và hướng về phía trước, điều này sẽ tránh được bụi và rác rến bị hút vào máy của phi cơ.

Kích thước:

Cánh: 169 bộ 10 inches (51.75 meters) (từ nách phi cơ đến đuôi cánh)

Thân phi cơ: dài: 174 bộ (53 mét); cao: 55 bộ 1 inch (16.79m)

Ngăn chứa hàng: dài 88 bộ (26.82m); rộng 18 bộ (5.48m); cao 12 bộ inches (3.76m)

Trọng tải: thời bình, tối đa 585,000 cân (265,352kg), kể cả sức nặng của chính nó. Có thể chở 102 Binh sĩ Nhảy dù với đầy đủ quân trang quân dụng; 36 băng-ca và 54 thương binh còn đi lại được, và những chiêu đãi viên hàng không; 170,900 cân hàng hóa (77,519kg) trong 18 kiện hàng.

Vận tốc: 450 knots (517.851 dặm/giờ hay 833.4km/g) ở cao độ 28,000 bộ (8,534m) (Mach .74)

Tầm hoạt động:

Cao độ: 45,000 bộ (13,716m) với tốc độ bình phi

Khoảng cách: vòng quanh địa cầu dùng phương tiện tiếp tế nhiên liệu trên không trong lúc đang bay.

Phi hành đoàn: 3 người: 1 hoa tiêu chính, 1 hoa tiêu phụ, và 1 lơ phi cơ (nhân viên chất hành lý & hàng hóa). **Đội di tản Thương binh:** tối thiểu 5 người gồm 2 y tá hàng không và 3 chuyên viên kỹ thuật về y khoa. Nhân viên Y tế thay đổi tùy nhu cầu con số thương binh trên phi cơ.

Vận tốc: 450 knots/517.85mph/833.40km/g (.74 Mach). Chiếc C-17 có thể thả 300 [khoảng 2 đại đội rưỡi] Binh sĩ Nhảy dù với đầy đủ quân trang quân dụng trong một chuyến bay. Mỗi vòng (pass) chỉ thả được 50 Binh sĩ Nhảy dù

Phi đạo: C-17 có thể cất cánh trên những phi đạo với chiều dài chỉ tới 3,500 bộ (1,064m) và rộng 90 bộ (27.4m). Trên phi đạo nhỏ hẹp này, C-17 vẫn có thể quay đầu 180° một cách thoải mái dùng hệ thống 3-sao và hệ thống de.

Khách hàng chính của C-17 gồm:

Không Lực Hoa Kỳ

Không Lực Hoàng Gia Anh

Không Lực Hoàng Gia Úc-đại-lợi

Không Lực Hoàng Gia Con-nây-đi-yên (Gia-nã-đại/Canada)

Thời kỳ sản xuất: 1991–hiện tại

Tổng số máy bay C-17 đã được sản xuất: 250, con số này đếm được hôm tháng 12 năm 2012

Giá thành: 1 chiếc C-17 giá *\$218 triệu Mỹ kim* (theo giá từ 1-Oct-2007 đến 30-Sep-2008 hay FY2007)

Công ty đóng tàu bay C-17: McDonnell Douglas/Boeing

Lịch sử của C-17 Globemaster III

Vào thập niên 1990, hãng chế tạo máy bay Boeing đã sát nhập chung với hãng McDonnell Douglas, tuy Không Lực Hoa Kỳ đã chấm dứt đặt hàng C-17, nhưng hai công ty này vẫn còn đang tiếp tục sản xuất phi cơ hiệu C-17 để xuất cảng cho những quốc gia chuộng nó. Hiện chiếc Vận Tải Cơ C-17 này đang được Không Lực Hoa Kỳ sử dụng, các quốc gia như Không Lực Hoàng Gia Anh, Úc-đại-lợi, Gia-nã-đại, Qatar, Khối Ả-rập Thống nhất, Ấn Độ, và Không Đoàn Vận Tải Hạng Nặng thuộc Tổ chức Hiệp Ước Phòng Thủ Bắc Đại Tây Dương (NATO) mà trong đó Mỹ là một thành viên.

Ban kỹ thuật phiên dịch,

Thứ Năm, July 18, 2013

Nguồn: <http://www.af.mil/information/factsheets/factsheet.asp?id=86>

Sau đây là hình ảnh của chiếc Vận Tải Cơ C-17 Globemaster - Đại Bàng Thế Giới của Không Lực Hoa Kỳ (KLHK): http://lhccshtd.org/LHCCSHTD_ST/KOHK/LHCCSHTD_ST_KOHK_kqhkMaybayVantaiQuansu_2013JUL20.htm#C17

oOo

PHẦN III - VẬN TẢI CƠ KC-135 HERCULES (Lực Sĩ) TIẾP TẾ NHIÊN LIỆU TRÊN KHÔNG TRUNG



Sơ lược về chiếc Phi cơ hiệu KC-135 HERCULES (Hẹc-quin - Lực Sĩ)

Vận tải cơ KC-135 chở xăng tàu bay và tiếp tế nhiên liệu cho các máy bay thuộc Không Lực Hoa Kỳ và Đồng Minh của Hoa Kỳ đang bay trên không trung, đây là công tác mà KC-135

đang thi hành hơn nửa thế kỷ nay. Tài sản có một không hai này của quân đội Hoa Kỳ đã giúp Không Lực Hoa Kỳ có thể bay đi khắp 4 phương, khắp cùng thế giới không ngưng nghỉ. Phi cơ Vận tải KC-135 tiếp tế nhiên liệu cho Không Quân, Hải Quân, và các phi cơ của Binh chủng Thủy Quân Lục Chiến Mỹ, kể cả những phi cơ của các quốc gia đồng minh với Hoa Kỳ. Ngoài nhiệm vụ tiếp tế xăng dầu cho máy bay trên không trung, KC-135 còn có thể được dùng như những trạm (kiện) cứu thương trong các phi vụ tản thương, chở các thương binh còn đi lại được hoặc những thương binh phải nằm trên băng-ca.

Những điểm đặc biệt của KC-135

Đơn vị: Đoàn phi cơ KC-135 được đặt dưới quyền điều khiển của *6 Không Đoàn KC-135 tiếp tế nhiên liệu & 1 Liên Đoàn KC-135: KĐ434, 452d, 459, 507, 916, 927, và LĐ931, tất cả trực thuộc Sư Đoàn IV KLHK (4th Air Force)*. Phi cơ Vận tải KC-135 được trang bị 4 đầu máy loại Turbofan, gắn dưới đôi cánh kiểu “swept” (xuôi) 35°. Xăng dự trữ trên chiếc KC-135 được bơm qua súng bơm xăng, súng bơm xăng là phương pháp duy nhất được trang bị trên chiếc phi cơ này để chuyển xăng qua các phi cơ đang bay trên không trung. Trên phi cơ KC-135 luôn luôn có một chuyên viên phi hành, được gọi là chuyên viên điều khiển súng bơm xăng, ngồi ngay phía đuôi của phi cơ, anh ta có nhiệm vụ điều khiển “khẩu súng” bơm xăng này vào đúng miệng bình xăng của những phi cơ cần được tiếp tế xăng trong lúc đang bay.

Một chiếc KC-135 có thể bơm xăng cho hai phi cơ cùng một lúc trên không.

Nhiệm vụ chính: Tiếp tế xăng máy bay trên không trung

Hãng sản xuất KC-135: Boeing

Động cơ: CFM-56 Turbofan do hãng CFM International chế tạo

Lực đẩy: mỗi động cơ gắn trên cánh có một lực đẩy 21,634 cân (9,813kg)

Kích thước:

Cánh: 130 bộ 3 inches (39.88m)

Thân máy bay: dài 136 bộ 3 in (41.53m), cao: 41 bộ 8 in (12.7m)

Vận tốc: 530 dặm/giờ (853km/giờ) ở cao độ 30,000 bộ (9,144m)

Tầm hoạt động:

Cao độ: 50,000 bộ (15,240m)

Khoảng cách: 1,500 dặm (2,419km) với 150,000 cân nhiên liệu để tiếp tế (68,039 kg); công tác chuyên chở hàng hóa tối đa 11,015 dặm (17,766km).

Trọng tải: cất cánh với trọng lượng tối đa là 322,500 cân anh (146,284 kí-lô-gam/kg). Ngăn hành khách và hàng hóa được đặt ngay trên ngăn chứa xăng tiếp tế để có thể chở hành khách và hàng hóa. Tùy theo cách xếp đặt của bình tiếp tế nhiên liệu trên mỗi chiếc KC-135 mà một chiếc có thể chở tối đa 83,000 cân (37,648kg) hàng hóa. Mỗi phi vụ tiếp tế nhiên liệu có thể chở tối đa 200,000 cân xăng (90,719 kg) (*đây là nói về trọng lượng xăng chứ không phải dung tích*)

Hành khách: tối đa 37 người

Hàng hóa: tối đa 83,000 cân (37,648 kg). Trong lòng phi cơ có 6 vị trí cho 6 kiện hàng.

Phi Hành Đoàn: 3 người gồm 1 hoa tiêu chính, 1 HT phụ, và một chuyên viên Bơm (xăng). Một số phi cơ KC-135 đòi hỏi phải có chuyên viên không lưu tháp tùng. KLHK có một nhóm chuyên viên không lưu và có thể được chỉ định cho những công tác đặc biệt thôi.

KC-135 cũng đèo theo nhân viên tản thương gồm 5 người: 2 y tá và 3 chuyên viên Y tế trong những phi vụ tản thương từ mặt trận. Tuy nhiên, số nhân viên Y tế này có thể thay đổi tùy theo nhu cầu của thương binh.

Giá thành: 1 chiếc KC-135 trị giá **\$39.6 Mỹ kim** (năm 1998 tính theo giá cố định)

Ngày khánh thành: Tháng 8, 1956.

Hàng tồn kho: Bộ Tư Lệnh Không Vận Hoa Kỳ (BTLKVHK) đang quản trị 414 chiếc Phi cơ Vận Tải hiệu KC-135, trong đó có 247 chiếc đang nằm trong tay các đơn vị Vệ Binh Quốc Gia Hoa Kỳ (180) và Lực lượng Không Quân Trừ Bị (67) có nhiệm vụ yểm trợ cho BTLKVHK. Số KC-135 khiếm dụng là 167 chiếc.

Lịch sử của KC-135

Lúc ban đầu, KC-135 được KLHK mua để yểm trợ cho các Pháo đài bay chiến lược của Bộ Tư Lệnh Không quân Chiến lược HK thôi, nhưng vào cuối thập niên 60 thì KC-135 đã được đưa sang vùng Đông Nam Á châu để tiếp tế nhiên liệu cho các Pháo đài chiến đấu F-105 và F-4 song song với việc tiếp tế nhiên liệu cho các phi cơ chiến lược B-52 tại chiến trường Việt Nam. Nhờ việc tiếp tế nhiên liệu trên không này mà các phi vụ hành quân có thể hoạt động nhiều giờ trong vùng hành quân hơn thay vì chỉ vài phút vì các bình xăng của những chiếc chiến đấu cơ này rất hạn chế. Ngoài ra, các nhân viên phi hành KC-135 còn yểm trợ cho các chiến đấu cơ của binh chủng Hải quân và Thủy Quân Lục Chiến Hoa Kỳ nữa. Hơn thế nữa, các phi hành đoàn KC-135 còn tiếp cứu một số các phi cơ bị phòng không địch bắn hư hại nhưng còn có thể bay được, và dìu chúng nó trở về căn cứ an toàn. Sau khi QLHK triệt thoái khỏi chiến trường VN, các đơn vị KC-135 vẫn tiếp tục vai trò Yểm trợ Chiến thuật trong những cuộc chiến sau này như Cuộc Hành Quân Bão Sa Mạc và Chiến lược trên không.

6 Không Đoàn & 1 Liên Đoàn KC-135 (KĐ434, 452d, 459, 507, 916, 927, LD931) là những đơn vị chịu trách nhiệm điều khiển và bảo trì các phi cơ KC-135. Các Không Đoàn & Liên Đoàn Tiếp tế xăng máy bay trên không trung trực thuộc Bộ Tư Lệnh Không Quân Trừ Bị Hoa Kỳ. Nhiệm vụ chính là Tiếp tế Nhiên liệu cho phi cơ đang bay trên không trung. Hậu cứ chính của KĐ434 là Căn cứ Không Quân Trừ Bị Grissom, tiểu bang Indiana, Hoa Kỳ.



Huy hiệu SĐIVKLHK



Đây là Huy hiệu Bộ Tư Lệnh Không Quân Trừ bị Hoa Kỳ

Sau đây là hình ảnh của chiếc Vận Tải Cơ không lò thứ ba, KC-135 Hẹc-quin (Lực sĩ) của Không Lực Hoa Kỳ (KLHK)

*Ban kỹ thuật phiên dịch,
Thứ Năm, July 18, 2013*

Nguồn: <http://www.grissom.afrc.af.mil/library/factsheets/factsheet.asp?id=10788>

Sau đây là hình ảnh của chiếc VSau đây là hình ảnh của chiếc Vận Tải Cơ KC-135 Hercules (Hẹc-quin/Lực sĩ) của Không Lực Hoa Kỳ (KLHK):

http://lhccshtd.org/LHCCSHTD_ST/KQHK/LHCCSHTD_ST_KQHK_kqhkMaybayVantaiQuansu_2013JUL20.htm#KC135

Nguồn: Ban Kỹ Thuật sưu tầm trên Liên mạng

*Đăng ngày Thứ Bảy, July 20, 2013
Ban Kỹ Thuật Khóa 10A-72/SQTĐ/ĐĐ, ĐĐ11/TĐ1ND, SĐND, QL-VNCH*