

RPA zainteresowana A400M?

#Przemysł zbrojeniowy 18 września 2012

**Przedstawiciele europejskiej Airbus Military i południowoafrykańskiej Denel
podpisali porozumienie o zwiększeniu produkcji podzespołów dla
transportowego A400M. Może to być wstęp do ponownego zakupu
samolotów przez RPA.**



Pięć prototypowych A400M przed tegorocznym, wspólnym lotem reklamowym. Rozpoczynająca się produkcja seryjna wymaga zwiększenia tempa pracy przez wszystkich poddostawców, także z RPA / Zdjęcie: Airbus Military

Porozumienie dotyczy europejskiego koncernu, jako zleceniodawcy, oraz Denel Saab Aerostructures, które dostarcza struktury połączenia skrzydeł z kadłubem, a także poszycia płatowca w tym rejonie. Obie strony zadeklarowały, że dojdzie do znacznego zwiększenia zamówień w wymiarze ilościowym, w związku z rozwijaniem produkcji seryjnej A400M – pierwsze egzemplarze mają trafić do francuskich wojsk lotniczych w 2013 ([Wszystkie A400M w powietrzu](#), 2012-06-11).

Zlecenie ma ogromne znaczenie dla południowoafrykańskiego przedsiębiorstwa. Ze względu na brak zamówień Airbusa – co z kolei związane było z opóźnieniem programu – notowało ono straty. By przetrwać, musiało zostać kilka miesięcy temu wsparte przez państwo kwotą 700 mln randów (85 mln USD). Przy obecnym prognozowanym poziomie zleceń, władze spółki planują osiągnięcie rentowności w okresie 3-4 lat.

Włączenie przemysłu RPA w program budowy A400M nastąpiło w 2005, po podpisaniu umowy o zakupie przez ten kraj 8 samolotów transportowych. Oprócz Denela, zlecenia otrzymały także Aerosud (m.in. końcówki skrzydeł, elementy kabiny pilotów) i Cobham South Africa (anteny systemu łączności satelitarnej). Wartość kontraktów szacowano na ok. 370-380 mln USD.

Ze względu na opóźnienia i rosnącą cenę samolotów, władze RPA zerwały w 2009 umowę o ich zakupie ([RPA rezygnuje z A400M!](#), 2009-11-05). Domagały się także zwrotu zaliczki w wysokości 2,9 mld randów (ok. 430 mln USD w 2011). Europejczycy szantażowali zerwaniem umów przemysłowych ([RPA żąda zwrotu zaliczki za A400M](#), 2011-07-03), ostatecznie jednak zdecydowali się na oddanie otrzymanych wcześniej sum i powrót do wcześniej ustalonego zakresu współpracy przemysłowej. Faktem jest jednak, że szczegółów osiągniętego porozumienia nie ujawniono. Wczoraj podpisana umowa Airbus-Denel jest wypełnieniem tego ramowego porozumienia z ubiegłego roku.

Eksperci są zgodni, że pojednawcze stanowisko Airbusa wynika nie tyle z korzyści, jakie daje względnie tani poddostawca, ale przede wszystkim z perspektyw ponownego zakupu A400M przez RPA. Wojska lotnicze tego kraju posiadają obecnie 7 egz. C-130BZ. Mimo modernizacji, mają one za sobą niemal 50 lat służby, będąc jednymi z najstarszych, wykorzystywanych operacyjnie Herculesów. Nie są one jednak najstarsze... Do zadań transportowych, morskich i walki radioelektronicznej służą 70-letnie Douglassy DC-3 Dakota (C-47TP).

Sytuacja ta powoduje, że RPA będzie musiała w najbliższej przyszłości kupić nowe samoloty. Airbus Military nie ma przy tym wyłączności na potencjalny kontrakt. O zlecenie usilnie stara się także Lockheed Martin z transportowymi i morskimi odmianami C-130J.

Powiązane wiadomości

[RPA zainteresowana A400M? \(2012-09-18\)](#)

[RPA rezygnuje z A400M! \(2009-11-05\)](#)

[RPA żąda zwrotu zaliczki za A400M \(2011-07-03\)](#)

[RPA rezygnuje z A400M! \(2009-11-05\)](#)

[Oblot A400M planowany na jutro \(2009-12-10\)](#)

[RPA rezygnuje z A400M! \(2009-11-05\)](#)

[Pierwszy lot A400M w przyszłym tygodniu? \(2009-11-27\)](#)

[Wszystkie A400M w powietrzu \(2012-06-11\)](#)

[A400M - 3 lata opóźnienia \(2009-01-12\)](#)

[Program A400M opóźniony o ponad pół roku \(2007-10-19\)](#)

[Pierwszy lot silnika TP400 \(2008-12-18\)](#)

[Za miękki pas startowy \(2012-05-28\)](#)

[Montaż drugiego A400M \(2012-03-21\)](#)