

A380 jako Air Force One?

#Lotnictwo wojskowe 22 października 2007

Air Mobility Command (AMC) prowadzi analizy związane z odnowieniem floty samolotów do przewozu najważniejszych osób w USA. Jako kandydat, który może zastąpić 2 VC-25A Air Force One jest brany pod uwagę europejski gigant pasażerski A380.

po niedawnym wycofaniu zamówień na A380F przez UPS i FedEx (obaj przewoźnicy reze

Koncern EADS odpowiedział na pytania związane z przeglądem prowadzonym przez AMC - VIP Large Aircraft Recapitalization. AMC używa obecnie 6 dużych samolotów - 2 VC-25A Air Force One 747-200B służą do transportu prezydenta i jego otoczenia, a równocześnie jako latające punkty dowodzenia, i 4 C-32 Air Force Two 757, które wożą wiceprezydentów i innych członków administracji. Z gamy samolotów produkowanych przez Airbusa EADS zaproponował kilka typów. Poza niezwykle komfortowym A380 także A340-600 i A330-200. Ten ostatni jest także oferowany, wspólnie z Northrop Grummanem, w amerykańskim przetargu na latające tankowce KC-X, w którym stawka jest 20-30 mld USD.

Oczywiście EADS to nie jedyny oferent. Amerykański Boeing oferuje bowiem AMC zmodernizowanego jumbo jeta 747-8. To samolot, który wykorzystuje technologie opracowane przy projektowaniu samolotu pasażerskiego nowej generacji 787 Dreamliner.

A380 w wersji cargo jest w kręgu zainteresowań AMC także jako następca wielkiego transportowca C-5. Program modernizacji C-5 Galaxy - C-5M AMP/RERP budzi bowiem ostatnio dużo emocji. Realizujący go Lockheed Martin jest oskarżany przez USAF o nieuzasadniony wzrost kosztów programu, nawet o 50-100%, zamiast dopuszczalnych 15%. Rozmowy na temat A300F mogą w tej sytuacji być ważnym argumentem przetargowym.

Europejski gigant może przewozić 150 t ładunku, ok. 15% więcej niż C-5B. Pomysł z wykorzystaniem cywilnego samolotu do transportu wojskowego nie jest nowy. Swego czasu C-5 rywalizował bowiem z odpowiednio zmodyfikowanym 747. USAF mają więc pewne doświadczenia w tym zakresie. Już dziś wiadomo, że potrzebne będą poważne zmiany w strukturze samolotu, by dostosować go do przewozu ładunków o bardzo dużej masie (choćby 60-70-tonowych czołgów), obciążającej punktowo konstrukcję. AMC ma formalnie zapytać EADS o koszt takich przeróbek do końca 2007.

VC-25 747-200B weszły do służby na początku lat 1990. Mają więc dopiero kilkanaście lat. Ich szybka wymiana, wiążąca się z poniesieniem ogromnych kosztów na

specyficzne wyposażenie, jest raczej wątpliwa. AMC prowadzi dopiero wstępne analizy, by przygotować zapytanie ofertowe za kilka lat. Jeszcze nowsze są C-32, które pozostają w służbie dopiero 9 lat.

Analitycy uważają, że bardziej konkretne rozmowy z EADS na temat A380 mogą rozpocząć się już wkrótce. I nie przeszkodzą w tym protesty Boeinga. Zakup 2 samolotów za granicą nie jest poważnym problemem gospodarczym nawet w tak preferującym własne wyroby kraju, jak USA. Zresztą EADS musiałby znaleźć amerykańskiego partnera. Problem jest raczej prestiżowy. Choć z drugiej strony amerykański prezydent latający europejskim samolotem mógłby stać się symbolem nowego poziomu współpracy transatlantyckiej.

Trudniejsze zadanie stoi przed A380F. Kongres może nie pozwolić na wejście na rynek USA większej liczby tych drogich samolotów kosztem wytwórni amerykańskiej. Tym bardziej, że jego konkurentem mógłby być gruntownie zmodernizowany 747-8F. Inna rzecz, że Airbus może pójść na spore ustępstwa, by sprzedać pokaźną ilość samolotów, na które ma dotąd stosunkowo niewiele zamówień.



Po niedawnym wycofaniu zamówień na A380F przez UPS i FedEx (oba przewoźnicy rezerwowali po 10 samolotów), zakup tych samolotów przez USAF byłby ogromnym sukcesem Airbusa

Koncern EADS odpowiedział na pytania związane z przeglądem prowadzonym przez AMC - VIP Large Aircraft Recapitalization. AMC używa obecnie 6 dużych samolotów - 2 VC-25A Air Force One 747-200B służą do transportu prezydenta i jego otoczenia, a równocześnie jako latające punkty dowodzenia, i 4 C-32 Air Force Two 757, które wożą wiceprezydentów i innych członków administracji. Z gamy samolotów produkowanych przez Airbusa EADS zaproponował kilka typów. Poza niezwykle komfortowym A380 także A340-600 i A330-200. Ten ostatni jest także oferowany, wspólnie z Northrop Grummanem, w amerykańskim przetargu na latające tankowce KC-X, w którym stawką jest 20-30 mld USD.

Oczywiście EADS to nie jedyny oferent. Amerykański Boeing oferuje bowiem AMC zmodernizowanego jumbo jeta 747-8. To samolot, który wykorzystuje technologie opracowane przy projektowaniu samolotu pasażerskiego nowej generacji 787

Dreamliner.

A380 w wersji cargo jest w kręgu zainteresowań AMC także jako następca wielkiego transportowca C-5. Program modernizacji C-5 Galaxy - C-5M AMP/RERP budzi bowiem ostatnio dużo emocji. Realizujący go Lockheed Martin jest oskarżany przez USAF o nieuzasadniony wzrost kosztów programu, nawet o 50-100%, zamiast dopuszczalnych 15%. Rozmowy na temat A300F mogą w tej sytuacji być ważnym argumentem przetargowym.

Europejski gigant może przewozić 150 t ładunku, ok. 15% więcej niż C-5B. Pomysł z wykorzystaniem cywilnego samolotu do transportu wojskowego nie jest nowy. Swego czasu C-5 rywalizował bowiem z odpowiednio zmodyfikowanym 747. USAF mają więc pewne doświadczenia w tym zakresie. Już dziś wiadomo, że potrzebne będą poważne zmiany w strukturze samolotu, by dostosować go do przewozu ładunków o bardzo dużej masie (choćby 60-70-tonowych czołgów), obciążającej punktowo konstrukcję. AMC ma formalnie zapytać EADS o koszt takich przeróbek do końca 2007.

VC-25 747-200B weszły do służby na początku lat 1990. Mają więc dopiero kilkanaście lat. Ich szybka wymiana, wiążąca się z poniesieniem ogromnych kosztów na specyficzne wyposażenie, jest raczej wątpliwa. AMC prowadzi dopiero wstępne analizy, by przygotować zapytanie ofertowe za kilka lat. Jeszcze nowsze są C-32, które pozostają w służbie dopiero 9 lat.

Analitycy uważają, że bardziej konkretne rozmowy z EADS na temat A380 mogą rozpocząć się już wkrótce. I nie przeszkodzą w tym protesty Boeinga. Zakup 2 samolotów za granicą nie jest poważnym problemem gospodarczym nawet w tak preferującym własne wyroby kraju, jak USA. Zresztą EADS musiałby znaleźć amerykańskiego partnera. Problem jest raczej prestiżowy. Choć z drugiej strony amerykański prezydent latający europejskim samolotem mógłby stać się symbolem nowego poziomu współpracy transatlantyckiej.

Trudniejsze zadanie stoi przed A380F. Kongres może nie pozwolić na wejście na rynek USA większej liczby tych drogich samolotów kosztem wytwórni amerykańskiej. Tym bardziej, że jego konkurentem mógłby być gruntownie zmodernizowany 747-8F. Inna rzecz, że Airbus może pójść na spore ustępstwa, by sprzedać pokaźną ilość samolotów, na które ma dotąd stosunkowo niewiele zamówień.