

W Taganrogu oblatano nowy AWACS dla Indii

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 10 grudnia 2007

W końcu listopada 2007 w Taganrogu oblatano prototyp nowego rosyjskiego samolotu wczesnego ostrzegania, dozoru radiolokacyjnego i dowodzenia powietrznego (AWACS - rosyjski skrót RLDN) - EI. Samolot powstał na zlecenie i za pieniądze Indii.

Ił-76 AWACS ze standardową anteną obrotową w służbie lotnictwa chińskiego / Zdjęcie I

Taganrogowski lotniczy kompleks naukowo-techniczny im. G.R. Bieriewa unika w oficjalnych informacjach zdefiniowania klienta. Z komunikatu wynika jedynie, że kompleks im. Bieriewa pracuje zgodnie z wymogami kontraktu, który wynegocjowała i podpisała korporacja Rosoboronoexport, a podczas pierwszego lotu sprawdzono z sukcesem założenia obliczeniowe.

EI to gruntownie unowocześniony Ił-76TD z nowoczesnymi silnikami PS-90A-76 rosyjskiej spółki Perm Motors, wyekwipowany w wydajne generatory elektryczne i przebudowany tak, aby można było na nim zainstalować ścianowe anteny z elektronicznie sterowanymi impulsami systemu radiolokacyjnego Phalcon izraelskiej IAI/ELTA. Zastosowanie Phalcona pozwoliło wyeliminować charakterystyczne dla samolotów AWACS pierwszej generacji wystające nad kadłubami anteny ruchomych radarów o kształcie grzyba.

Rosyjskie przedsiębiorstwo z Taganrogu już w czasach ZSRR specjalizowało się w konstrukcji samolotów AWACS bazujących na platformie Ił-76. W taki sposób powstał Bieriew A-50.

System Phalcon IAI/Elta był dotychczas oferowany do montażu na samolotach B707. Ta

10 października 2003 Indie, Izrael i Rosja podpisały trójstronne porozumienie o zasadach współpracy przy montażu Ił-76 z izraelskimi radarami o wartości ponad 1 mld USD. Jego efektem ostatecznym ma być dostarczenie Indian Air Force systemu wykrywającego cele powietrzne poruszające się od 800 do 2000 km od patrolującej maszyny AWACS. Waszyngton, który w 2000 storpedował hipotetyczną dostawę radarów Phalcon dla ChRL, także dla Ił-76 (z uwagi na zastosowanie amerykańskich komponentów), tym razem wyraził zgodę na transakcję z Indiami. W 2003 spodziewano się, że pierwszy samolot zostanie dostarczony Indiom po 36 miesiącach od dnia podpisania kontraktu.

Trójstronny schemat przewidywał, iż Izraelczycy zakupią w Uzbekistanie 3 Ił-76TD, następnie samoloty przelecą do Rosji - do Taganrogu, gdzie kompleks Bieriewa założy

nowe silniki i generalnie dostosuje maszyny do montażu izraelskich radarów. Po oblataniu w Rosji gotowych już platform miały być one sukcesywnie dostarczane do Izraela, gdzie odbywać się ma integracja samolotów z urządzeniami radiolokacyjnymi. W styczniu 2004 Indie zawarły kontrakt z IAI/Elta na zakup trzech kompletnych systemów Phalcon. Podawano wówczas, iż kwota transakcji wyniosła 1,1 mld USD. Dziś z niedyskrecji indyjskiej prasy można się dowiedzieć, że udział Rosji w całym przedsięwzięciu sięga kwoty kilkuset milionów USD, skoro za całość Delhi zapłacić ma ok. 1,5 mld USD.

Wiadomo, że na pokładzie Iłów-76 z systemem Phalcon zaplanowano miejsce na 8 konsoli operatorów systemu radiolokacyjnego z ciekłokrystalicznymi 20-calowymi monitorami belgijskiej firmy BARCO i dwie dla obsługi elektronicznych urządzeń samoobrony aktywnej i pasywnej. Wiadomo również, że projektantem i dostawcą zamocowania paneli anten na Iłach-76 jest amerykański koncern Raytheon.

W 2006 Indie podały, że spodziewają się dostawy pierwszego nowego samolotu AWACS w listopadzie 2007. Miał on wejść do linii w 2008. Następny przylecieć miał w 2008, zaś ostatni w 2009. Indian Air Force rozpoczęły już nawet przygotowania do rozbudowy naziemnej infrastruktury ich obsługi w dwóch bazach - Chandigarh i Bareilly. Wydatki na to przedsięwzięcie, łącznie z przygotowaniem serwisu, szkoleniem personelu, budową nowoczesnych hangarów, szacowano na 30 mln USD.

Komentarzem do rosyjskiego komunikatu o oblataniu pierwszego prototypu nowego samolotu AWACS EI w Taganrogu jest informacja z Indii o kolejnym opóźnieniu scenariusza ich budowy i dostaw. Powodem zwłoki, jak podaje *The Indian Express*, są problemy techniczne po stronie rosyjskiej. Być może spóźniono dostawę samolotu z Taszkientu do Taganrogu (pierwszy miał tam dotrzeć 20 sierpnia 2005), być może zawalił się plan dostaw silników. Nie może być jednak żadnych wątpliwości, że skoro pod koniec listopada 2007 dostosowana przez Rosjan platforma indyjskiego AWACS-a wzbiła się po raz pierwszy w powietrze, nie ma mowy o dotrzymaniu trzeciego już planowanego terminu przelotu samolotu do Izraela (grudzień 2007). Po pierwszym locie, maszyna musi odbyć całą turę prób w powietrzu z nową konfiguracją i nowymi silnikami, nim otrzyma certyfikację. Najpierw planowano przerzut gotowego płatowca z Rosji do Izraela w listopadzie 2006, potem w grudniu 2007. Dziś wiemy, jak podaje Delhi, że wszystko przesunie się ponownie niemal o rok. Pierwszy samolot jest bowiem oczekiwany w zakładach IAI nie wcześniej niż we wrześniu 2008, następny w kwietniu 2009, a trzeci aż w sierpniu 2010!

Sprawa znaczącego poślizgu w realizacji programu nowych samolotów AWACS jest na tyle istotna, także z finansowego punktu widzenia (ewentualne kary umowne), iż stanie się ona przedmiotem izraelsko-indyjskiego spotkania na szczycie w Delhi do końca grudnia 2007. Wezmą w nim udział ministrowie obrony obu krajów.



Ił-76 AWACS ze standardową anteną obrotową w służbie lotnictwa chińskiego / Zdjęcie Fuerza Aerea Mexicana

Taganrogowski lotniczy kompleks naukowo-techniczny im. G.R. Bieriewa unika w oficjalnych informacjach zdefiniowania klienta. Z komunikatu wynika jedynie, że kompleks im. Bieriewa pracuje zgodnie z wymogami kontraktu, który wynegocjowała i podpisała korporacja Rosoboronoexport, a podczas pierwszego lotu sprawdzono z sukcesem założenia obliczeniowe.

El to gruntownie unowocześniony Ił-76TD z nowoczesnymi silnikami PS-90A-76 rosyjskiej spółki Perm Motors, wyekwipowany w wydajne generatory elektryczne i przebudowany tak, aby można było na nim zainstalować ścianowe anteny z elektronicznie sterowanymi impulsami systemu radiolokacyjnego Phalcon izraelskiej IAI/ELTA. Zastosowanie Phalcona pozwoliło wyeliminować charakterystyczne dla samolotów AWACS pierwszej generacji wystające nad kadłubami anteny ruchomych radarów o kształcie grzyba.

Rosyjskie przedsiębiorstwo z Taganrogu już w czasach ZSRR specjalizowało się w konstrukcji samolotów AWACS bazujących na platformie Ił-76. W taki sposób powstał Bieriew A-50.



System Phalcon IAI/Elta był dotychczas oferowany do montażu na samolotach B707. Taki samolot dostarczono lotnictwu chilijskiemu / Zdjęcie: Fuerza Aerea de Chile

10 października 2003 Indie, Izrael i Rosja podpisały trójstronne porozumienie o zasadach współpracy przy mariażu Ił-76 z izraelskimi radarami o wartości ponad 1 mld USD. Jego efektem ostatecznym ma być dostarczenie Indian Air Force systemu wykrywającego cele powietrzne poruszające się od 800 do 2000 km od patrolującej maszyny AWACS. Waszyngton, który w 2000 storpedował hipotetyczną dostawę radarów Phalcon dla ChRL, także dla Ił-76 (z uwagi na zastosowanie amerykańskich

komponentów), tym razem wyraził zgodę na transakcję z Indiami. W 2003 spodziewano się, że pierwszy samolot zostanie dostarczony Indiom po 36 miesiącach od dnia podpisania kontraktu.

Trójstronny schemat przewidywał, iż Izraelczycy zakupią w Uzbekistanie 3 Ił-76TD, następnie samoloty przelecą do Rosji - do Taganrogu, gdzie kompleks Bieriewa założy nowe silniki i generalnie dostosuje maszyny do montażu izraelskich radarów. Po oblataniu w Rosji gotowych już platform miały być one sukcesywnie dostarczane do Izraela, gdzie odbywać się ma integracja samolotów z urządzeniami radiolokacyjnymi. W styczniu 2004 Indie zawarły kontrakt z IAI/Elta na zakup trzech kompletnych systemów Phalcon. Podawano wówczas, iż kwota transakcji wyniosła 1,1 mld USD. Dziś z niedyskrecji indyjskiej prasy można się dowiedzieć, że udział Rosji w całym przedsięwzięciu sięga kwoty kilkuset milionów USD, skoro za całość Delhi zapłacić ma ok. 1,5 mld USD.

Wiadomo, że na pokładzie Ił-76 z systemem Phalcon zaplanowano miejsce na 8 konsoli operatorów systemu radiolokacyjnego z ciekłokrystalicznymi 20-calowymi monitorami belgijskiej firmy BARCO i dwie dla obsługi elektronicznych urządzeń samoobrony aktywnej i pasywnej. Wiadomo również, że projektantem i dostawcą zamocowania paneli anten na Iłach-76 jest amerykański koncern Raytheon.

W 2006 Indie podały, że spodziewają się dostawy pierwszego nowego samolotu AWACS w listopadzie 2007. Miał on wejść do linii w 2008. Następny przylecieć miał w 2008, zaś ostatni w 2009. Indian Air Force rozpoczęły już nawet przygotowania do rozbudowy naziemnej infrastruktury ich obsługi w dwóch bazach - Chandigarh i Bareilly. Wydatki na to przedsięwzięcie, łącznie z przygotowaniem serwisu, szkoleniem personelu, budową nowoczesnych hangarów, szacowano na 30 mln USD.

Komentarzem do rosyjskiego komunikatu o oblataniu pierwszego prototypu nowego samolotu AWACS EI w Taganrogu jest informacja z Indii o kolejnym opóźnieniu scenariusza ich budowy i dostaw. Powodem zwłoki, jak podaje *The Indian Express*, są problemy techniczne po stronie rosyjskiej. Być może spóźniono dostawę samolotu z Taszkientu do Taganrogu (pierwszy miał tam dotrzeć 20 sierpnia 2005), być może zawalił się plan dostaw silników. Nie może być jednak żadnych wątpliwości, że skoro pod koniec listopada 2007 dostosowana przez Rosjan platforma indyjskiego AWACS-a wzbiła się po raz pierwszy w powietrze, nie ma mowy o dotrzymaniu trzeciego już planowanego terminu przelotu samolotu do Izraela (grudzień 2007). Po pierwszym locie, maszyna musi odbyć całą turę prób w powietrzu z nową konfiguracją i nowymi silnikami, nim otrzyma certyfikację. Najpierw planowano przerzut gotowego płatowca z Rosji do Izraela w listopadzie 2006, potem w grudniu 2007. Dziś wiemy, jak podaje Delhi, że wszystko przesunie się ponownie niemal o rok. Pierwszy samolot jest bowiem oczekiwany w zakładach IAI nie wcześniej niż we wrześniu 2008, następny w kwietniu

2009, a trzeci aż w sierpniu 2010!

Sprawa znaczącego poślizgu w realizacji programu nowych samolotów AWACS jest na tyle istotna, także z finansowego punktu widzenia (ewentualne kary umowne), iż stanie się ona przedmiotem izraelsko-indyjskiego spotkania na szczycie w Delhi do końca grudnia 2007. Wezmą w nim udział ministrowie obrony obu krajów.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o