

Bojowy T-50

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 4 stycznia 2009

Południowokoreańska agencja zamówień wojskowych podpisała w ostatnim dniu grudnia umowę z KAI, na opracowanie bojowej wersji szkolnego T-50: FA-50. Samolot ma być gotowy w 2012.

FA-50 ma być tańszą alternatywą dla nowoczesnych samolotów szkolno-bojowych i dop

Opracowany wspólnie z Lockheed Martinem T-50 jest obecnie jedynym seryjnie produkowanym naddźwiękowym samolotem szkolno-bojowym na świecie. Największy konkurent koreańsko-amerykańskiej maszyny, włoski produkt Alenia Aermacchi, kończy dopiero program prób przed rozpoczęciem produkcji seryjnej (zobacz: [M-346 Master przekroczył barierę dźwięku](#)). Obie konstrukcje opanowują rynek samolotów szkolno-bojowych. Dotychczasowy lider, BAE Systems Hawk, odpadł ze wstępnej fazy ostatnich przetargów, m.in. w Singapurze i ZEA, uznany za konstrukcję przestarzałą i nieperspektywną.

Seul od początku programu opracowania pierwszego, rodzimego samolotu naddźwiękowego, zakładał, że Korea Aerospace Industries stworzy również wersję lekkiej maszyny bojowej (T-50 jest niewiele mniejszy i wolniejszy od np. SEPECAT Jaguar czy F-5).

Całość kosztów, związanych ze wstępną fazą rozwoju FA-50 finansowana była przez państwo. By, zakończyć projekt, konieczne było jednak zawarcie ostatecznej umowy na wdrożenie konstrukcji. Miało to zastąpić już w 2007.

Problemem okazał się jednak wybór radaru pokładowego. Koreańczycy chcieli wykorzystać Vixen-500E ze skanowaniem fazowym, brytyjskiej Selex Sensors and Airborne Systems. Lockheed Martin nie zgodził się jednak na transakcję. Po pierwsze, zablokował sprzedaż własnych podzespołów, wykorzystanych do budowy Vixen-500E, proponując rodzime AN/APG-67(V). Po drugie, wykorzystał zapis umowy z KAI, w której zaznaczono, że T-50 i pochodne nie mogą mieć wyposażenia o lepszych parametrach niż... F-16, wykorzystywane przez południowokoreańskie wojska lotnicze.

Z tego powodu KAI wybrał ostatecznie radar EL/M-2032, izraelskiej Elta Systems. Jest gorszy od Vixena, jednak pochodzi technologicznie z USA, co również było jednym z warunków umowy.

Ostatecznie stosowne porozumienie podpisano 31 grudnia 2008. Zakłada ono, że KAI do 2012 zakończy prace badawczo-wdrożeniowe i osiągnie gotowość do rozpoczęcia produkcji, która - według wcześniejszych doniesień - powinna skutkować pierwszymi

dostawami rok później.

W przypadku powodzenia programu Seul zamówi ok. 60 samolotów, z opcją do rozszerzenia zamówienia łącznie do 150 maszyn, które powinny stopniowo zastępować przestarzałe A-37 oraz F-4 i F-5.



FA-50 ma być tańszą alternatywą dla nowoczesnych samolotów szkolno-bojowych i dopełnieniem floty F-15 i F-16, a w przyszłości również F-35. Mimo tego będzie przenosić cały wachlarz nowoczesnego uzbrojenia, głównie do atakowania celów lądowych. Na zdjęciu jeden z prototypów bojowej wersji samolotu, A-50, na którego podstawie ma zostać stworzony wzór maszyny seryjnej. Na drugim planie F-5. Widoczne są podobne rozmiary obu typów samolotów / Zdjęcie: KAI

Opracowany wspólnie z Lockheed Martinem T-50 jest obecnie jedynym seryjnie produkowanym naddźwiękowym samolotem szkolno-bojowym na świecie. Największy konkurent koreańsko-amerykańskiej maszyny, włoski produkt Alenia Aermacchi, kończy dopiero program prób przed rozpoczęciem produkcji seryjnej (zobacz: [M-346 Master przekroczył barierę dźwięku](#)). Obie konstrukcje opanowują rynek samolotów szkolno-bojowych. Dotychczasowy lider, BAE Systems Hawk, odpadł ze wstępnej fazy ostatnich przetargów, m.in. w Singapurze i ZEA, uznany za konstrukcję przestarzałą i nieperspektywną.

Seul od początku programu opracowania pierwszego, rodzimego samolotu naddźwiękowego, zakładał, że Korea Aerospace Industries stworzy również wersję lekkiej maszyny bojowej (T-50 jest niewiele mniejszy i wolniejszy od np. SEPECAT Jaguar czy F-5).

Całość kosztów, związanych ze wstępną fazą rozwoju FA-50 finansowana była przez państwo. By, zakończyć projekt, konieczne było jednak zawarcie ostatecznej umowy na wdrożenie konstrukcji. Miało to zastąpić już w 2007.

Problemem okazał się jednak wybór radaru pokładowego. Koreańczycy chcieli wykorzystać Vixen-500E ze skanowaniem fazowym, brytyjskiej Selex Sensors and Airborne Systems. Lockheed Martin nie zgodził się jednak na transakcję. Po pierwsze, zablokował sprzedaż własnych podzespołów, wykorzystanych do budowy Vixen-500E, proponując rodzime AN/APG-67(V). Po drugie, wykorzystał zapis umowy z KAI, w której

zaznaczono, że T-50 i pochodne nie mogą mieć wyposażenia o lepszych parametrach niż... F-16, wykorzystywane przez południowokoreańskie wojska lotnicze.

Z tego powodu KAI wybrał ostatecznie radar EL/M-2032, izraelskiej Elta Systems. Jest gorszy od Vixena, jednak pochodzi technologicznie z USA, co również było jednym z warunków umowy.

Ostatecznie stosowne porozumienie podpisano 31 grudnia 2008. Zakłada ono, że KAI do 2012 zakończy prace badawczo-wdrożeniowe i osiągnie gotowość do rozpoczęcia produkcji, która - według wcześniejszych doniesień - powinna skutkować pierwszymi dostawami rok później.

W przypadku powodzenia programu Seul zamówi ok. 60 samolotów, z opcją do rozszerzenia zamówienia łącznie do 150 maszyn, które powinny stopniowo zastępować przestarzałe A-37 oraz F-4 i F-5.

Powiązane wiadomości

[Bojowy T-50 \(2009-01-04\)](#)

[M-346 Master przekroczył barierę dźwięku \(2008-12-21\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o