

# Następca Air Force One

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 20 stycznia 2009

**Amerykańskie wojska lotnicze rozpoczęły poszukiwanie następcy Boeingów VC-25A, samolotów prezydentów USA. Według nieoficjalnych informacji, w grę wchodzi Boeingi B-747, B787 i Airbus A380.**

VC-25A, który na czas przebywania na jego pokładzie prezydenta otrzymuje nazwę Air F

Przedstawiciele US Air Force wysłali kilka dni temu wstępne zapytanie ofertowe do producentów lotniczych, w sprawie zakupu 3 samolotów prezydenckich. Powinny być one dostarczone w latach 2017, 2019 i 2021, zastępując obecnie wykorzystywane 2 Boeingi VC-25A, stanowiące wersje B747-200.

W związku z tym, że ten model Boeinga nie jest już produkowany, utrzymanie obu maszyn - dostarczonych w 1990 - staje się coraz droższe. Dlatego zdecydowano wycofać je, po zakładanym, 30-letnim okresie użytkowania, bez przedłużającej resurs modernizacji.

Producenci mają czas do 28 stycznia, na przedstawienie wstępnych ofert, które powinny stać się podstawą do wysłania bardziej szczegółowego zapytania ofertowego przez Pentagon. Według nieoficjalnych informacji, w grę mogą wchodzi dwa modele liniowców Boeinga (B747-8, B787) i jeden Airbusa (A380). W praktyce bowiem jedynie trzy przedsiębiorstwa na świecie mogą dostarczyć samoloty odpowiedniej wielkości. Tyle, że rosyjski Iliuszyn ze swoim Ił-96 (zobacz: [Ił-96 i Mi-17 dla Chaveza](#)), nie ma szans na kontrakt z powodów politycznych i wojskowych. Pozostają jedynie Boeing i Airbus.

W przypadku finalizowania przetargu w oparciu o samoloty tych dwóch koncernów, byłyby to już trzecie, duże starcie przedsiębiorstw amerykańskich i europejskich. Jedno z nich, na śmigłowce prezydenckie, wygrało konsorcjum Lockheed Martina i AgustaWestlanda, oferując zmodernizowaną wersję AW101 (VH-71A Kestrel). W drugim, na tankowce powietrzne dla US Air Force, wybrano już pochodną Airbusa A330-200MRTT, jednak sprzeciw Boeinga spowodował skasowanie przetargu. Jego nową odsłonę poprowadzi administracja prezydenta Baracka Obamy (zobacz: [Tankowce USAF - trzecie podejście](#)).

Pentagon nie będzie natomiast wymieniał 4 jeszcze starszych, bo 35-letnich Boeingów E-4B, czyli latających stanowisk dowodzenia, zbudowanych również z wykorzystaniem płatowca B747-200. Maszyny te zostały specjalnie przebudowane pod kątem przetrwania wybuchów atomowych oraz impulsów elektromagnetycznych (są pod tym względem lepiej zabezpieczone niż VC-25A) i mają o wiele bardziej skomplikowane

wyposażenie dowodzenia i łączności. W 2005 zdecydowano o ich głębokiej modernizacji, kosztem 2 mld USD.



*VC-25A, który na czas przebywania na jego pokładzie prezydenta otrzymuje nazwę Air Force One (podobnie jak Marine One, dla śmigłowców), za ok. 10 lat zostanie zastąpiony nowymi samolotami. Mimo, że w grę wchodzi zakup jedynie 3 maszyn, będzie to stosunkowo duży kontrakt. Oryginalne VC-25A kosztowały 325 mln USD za egz., czyli ponad dwa razy tyle, co samoloty pasażerskie. Przy obecnych cenach i zwiększonym stopniu skomplikowania wyposażenia wewnętrznego, koszty całej transakcji należałoby więc szacować na 2-3 mld USD. W rzeczywistości będą one niemal na pewno zdecydowanie*

*wyższe, bo powiększone o trudne do określenia koszty prac B+R. W przypadku programu VH-71, 23 śmigłowce rządowe będą kosztowały przynajmniej 11 mld USD... / Zdjęcie: USAF*

Przedstawiciele US Air Force wysłali kilka dni temu wstępne zapytanie ofertowe do producentów lotniczych, w sprawie zakupu 3 samolotów prezydenckich. Powinny być one dostarczone w latach 2017, 2019 i 2021, zastępując obecnie wykorzystywane 2 Boeingi VC-25A, stanowiące wersje B747-200.

W związku z tym, że ten model Boeinga nie jest już produkowany, utrzymanie obu maszyn - dostarczonych w 1990 - staje się coraz droższe. Dlatego zdecydowano wycofać je, po zakładanym, 30-letnim okresie użytkowania, bez przedłużającej resurs modernizacji.

Producenci mają czas do 28 stycznia, na przedstawienie wstępnych ofert, które powinny stać się podstawą do wysłania bardziej szczegółowego zapytania ofertowego przez Pentagon. Według nieoficjalnych informacji, w grę mogą wchodzić dwa modele liniowców Boeinga (B747-8, B787) i jeden Airbusa (A380). W praktyce bowiem jedynie trzy przedsiębiorstwa na świecie mogą dostarczyć samoloty odpowiedniej wielkości. Tyle, że rosyjski Iliuszyn ze swoim Ił-96 (zobacz: [Ił-96 i Mi-17 dla Chaveza](#)), nie ma szans na kontrakt z powodów politycznych i wojskowych. Pozostają jedynie Boeing i Airbus.

W przypadku finalizowania przetargu w oparciu o samoloty tych dwóch koncernów, byłby to już trzecie, duże starcie przedsiębiorstw amerykańskich i europejskich. Jedno z nich, na śmigłowce prezydenckie, wygrało konsorcjum Lockheed Martina i

AgustaWestlanda, oferując zmodernizowaną wersję AW101 (VH-71A Kestrel). W drugim, na tankowce powietrzne dla US Air Force, wybrano już pochodną Airbusa A330-200MRTT, jednak sprzeciw Boeinga spowodował skasowanie przetargu. Jego nową odsłonę poprowadzi administracja prezydenta Baracka Obamy (zobacz: [Tankowce USAF - trzecie podejście](#)).

Pentagon nie będzie natomiast wymieniał 4 jeszcze starszych, bo 35-letnich Boeingów E-4B, czyli latających stanowisk dowodzenia, zbudowanych również z wykorzystaniem płatowca B747-200. Maszyny te zostały specjalnie przebudowane pod kątem przetrwania wybuchów atomowych oraz impulsów elektromagnetycznych (są pod tym względem lepiej zabezpieczone niż VC-25A) i mają o wiele bardziej skomplikowane wyposażenie dowodzenia i łączności. W 2005 zdecydowano o ich głębokiej modernizacji, kosztem 2 mld USD.

## Powiązane wiadomości

[Następca Air Force One \(2009-01-20\)](#)

[Tankowce USAF – trzecie podejście \(2008-08-08\)](#)

[Tankowiec USAF od Airbusa! \(2008-03-01\)](#)

[Trwają manewry wokół tankowców dla USAF \(2007-10-29\)](#)

[Wybór samolotu tankującego USAF w marcu \(2008-02-13\)](#)

[Przetarg na tankowce został anulowany \(2008-07-11\)](#)

[Rezygnacja szefów USAF \(2008-06-05\)](#)

[Szczegóły raportu GAO \(2008-06-27\)](#)

[H-96 i Mi-17 dla Chaveza \(2009-01-16\)](#)