

Osprey`e dla US Navy?

#Marynarka wojenna #Przemysł zbrojeniowy 22 września 2009

Podstawowym użytkownikiem V-22 Osprey jest lotnictwo US Marine Corps. Pierwotnie samoloty tego typu miały również trafić do marynarki wojennej. Tak się jednak nie stało. Obecnie jednak przedstawiciele US Navy ponownie rozpatrują możliwość ich zakupu.



C-2A Greyhound ląduje na pokładzie USS Kitty Hawk. Samoloty tego typu zapewniają transport ludzi i materiałów z i na lotniskowce. Okres ich użytkowania zbliża się jednak ku końcowi. Marynarka wkrótce zdecyduje, czy dalej je modernizować, czy zastąpić, np. przez V-22 Osprey / Zdjęcie: US Navy

V-22 miały być pozyskane przez wszystkie rodzaje sił zbrojnych. Do tej pory

zakupy zrealizowały US Air Force i lotnictwo Piechoty Morskiej. Samoloty tego typu służą m.in. w Iraku, w tym z pokładów okrętów amfibijnych US Marine Corps.

Amerykańska marynarka wojenna miała pozyskać 48 Osprey`ów. Do tej pory nie alokowała jednak żadnych środków na ten cel. Powód jest prozaiczny. Wszystkie zadania, które miałyby być wykonywane przez V-22 - misje ratownicze, zaopatrzeniowe i specjalne - realizują z powodzeniem inne statki powietrzne: śmigłowce H-60 oraz lekkie samoloty transportowe C-2A Greyhound.

Te ostatnie od 1984 są odpowiedzialne za przewóz ludzi i towarów (w tym np. zapasowych silników lotniczych) między lotniskami lądowymi a pokładami lotniskowców. US Navy posiada obecnie 35 maszyn tego typu. Ich rebusy (10 tys. h lotu lub 15 tys. lądowań) zbliżają się nieuchronnie ku końcowi. Dla większości maszyn oznacza to konieczność wycofania w 2015.

7 lat temu rozpoczęto jednak program modernizacji C-2A, określony jako Critical Service Life Extension Program (SLEP), którego celem było wydłużenie resursów o 50%, do 2027. W grudniu 2005 do służby przyjęto pierwszy, zmodernizowany samolot. Obecnie parę następnych egz. poddanych zostało identycznemu procesowi.

W US Navy nie podjęto jeszcze decyzji o sfinalizowaniu programu. Obecnie trwają bowiem prace koncepcyjne nad możliwością zastąpienia C-2A Osprey`ami, które oferują większą elastyczność w ich wykorzystaniu. Bell-Boeing, producent V-22 ujawnił, że prowadzone są obecnie rozmowy o dostawie jednego samolotu hybrydowego, w celu demonstracji jego możliwości transportowych. Inne, ewentualne funkcje, w tym przeciwpodwodne czy ratownicze są rozpatrywane jednak jedynie hipotetycznie.

Ewentualny zakup Osprey`ów wiązał by się bowiem z poważnymi wydatkami. Jeden V-22 kosztuje więcej niż samolot wielozadaniowy.



C-2A Greyhound ląduje na pokładzie USS Kitty Hawk. Samoloty tego typu zapewniają transport ludzi i materiałów z i na lotniskowce. Okres ich użytkowania zbliża się jednak ku końcowi. Marynarka wkrótce zadecyduje, czy dalej je modernizować, czy zastąpić, np. przez V-22 Osprey / Zdjęcie: US Navy

V-22 miały być pozyskane przez wszystkie rodzaje sił zbrojnych. Do tej pory zakupy zrealizowały US Air Force i lotnictwo Piechoty Morskiej. Samoloty tego typu służą m.in. w Iraku, w tym z pokładów okrętów amfibijnych US Marine Corps.

A amerykańska marynarka wojenna miała pozyskać 48 Osprey`ów. Do tej pory nie alokowała jednak żadnych środków na ten cel. Powód jest prozaiczny. Wszystkie zadania, które miałyby być wykonywane przez V-22 - misje ratownicze, zaopatrzeniowe i specjalne - realizują z powodzeniem inne statki powietrzne:

śmigłowce H-60 oraz lekkie samoloty transportowe C-2A Greyhound.

Te ostatnie od 1984 są odpowiedzialne za przewóz ludzi i towarów (w tym np. zapasowych silników lotniczych) między lotniskami lądowymi a pokładami lotniskowców. US Navy posiada obecnie 35 maszyn tego typu. Ich rezerwy (10 tys. h lotu lub 15 tys. lądowań) zbliżają się nieuchronnie ku końcowi. Dla większości maszyn oznacza to konieczność wycofania w 2015.

7 lat temu rozpoczęto jednak program modernizacji C-2A, określony jako Critical Service Life Extension Program (SLEP), którego celem było wydłużenie rezerwów o 50%, do 2027. W grudniu 2005 do służby przyjęto pierwszy, zmodernizowany samolot. Obecnie parę następnych egz. poddanych zostało identycznemu procesowi.

W US Navy nie podjęto jeszcze decyzji o sfinalizowaniu programu. Obecnie trwają bowiem prace koncepcyjne nad możliwością zastąpienia C-2A Osprey`ami, które oferują większą elastyczność w ich wykorzystaniu. Bell-Boeing, producent V-22 ujawnił, że prowadzone są obecnie rozmowy o dostawie jednego samolotu hybrydowego, w celu demonstracji jego możliwości transportowych. Inne, ewentualne funkcje, w tym przeciwpodwodne czy ratownicze są rozpatrywane jednak jedynie hipotetycznie.

Ewentualny zakup Osprey`ów wiązał by się bowiem z poważnymi wydatkami. Jeden V-22 kosztuje więcej niż samolot wielozadaniowy.