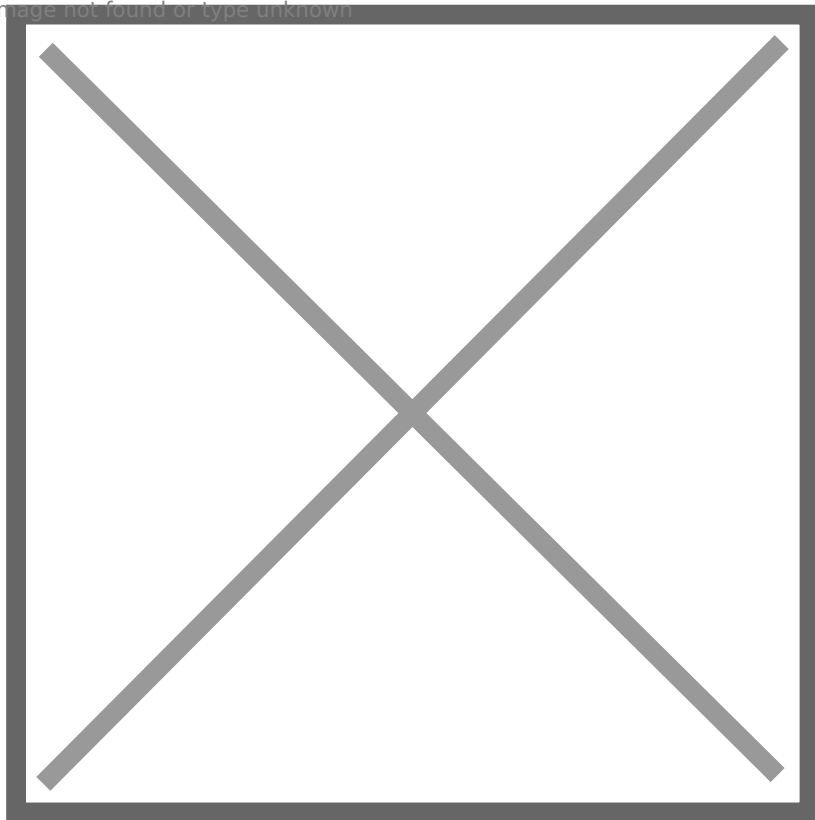


A400M dla USAF?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 26 grudnia 2009

EADS North America liczy na zamówienie przez USAF samolotów transportowych A400M. Mogą one wypełnić lukę między C-5A a C-130J.

Image not found or type unknown



Trudna do wypełnienia w inny sposób luka może pojawić się już w połowie następnej dekady. Według szefa EADS North America, Seana O'Keefe, są 3 czynniki, które mogą wpłynąć na sukces A400M na rynku amerykańskim. Najważniejszym jest przewidywane zakończenie produkcji samolotów Boeing C-17A. US Air Force planowały zamknięcie linii montażowej tych transportowców już w 2007. Jednak Kongres

zarezerwował środki na jeszcze 33 C-17A. W 2009 trwała ostra debata na temat wielkości zamówienia na 2010 ([C-17 uratowane?](#)) - propozycje mówiły m.in. o 3, 8 lub 10 dodatkowych samolotach. Linia produkcyjna C-17A będzie funkcjonować prawdopodobnie do 2011-2012.

Inny czynnik to ograniczone możliwości C-130 i C-130J, które są obecnie kupowane przez USAF. Koncepcja użycia jako podstawowych pojazdów pancernych armii lekkich wozów opancerzonych o masie niewiele przekraczającej 20 ton nie sprawdziła się w realiach wojennych. Do transportu cięższych maszyn potrzebne są zaś większe samoloty, takie jak A400M o udźwigu 37 ton.

Czynnikiem rozstrzygającym może być brak środków na jednoczesne zakupy nowych samolotów i modernizację największych amerykańskich transportowców - C-17A. Chodzi o wymianę awioniki na spełniającą współczesne wymagania i silników na mniej paliwożerne ([Ruszyła seryjna modernizacja C-5](#)). O pieniądze może być łatwiej, gdy A400M wejdzie do produkcji seryjnej, a linie produkcyjne amerykańskich samolotów będą już zamknięte.

Na razie EADS NA nie prowadzi oficjalnych rozmów z USAF. Prowadzi jedynie wewnętrzne analizy dotyczące możliwości sprzedaży A400M w USA.

Póki co A400M jest rozwijany z dużymi problemami. Jego oblot odbył się z dużym opóźnieniem ([Oblot A400M](#)). Nieoficjalnie wiadomo, że masa prototypu jest znacznie większa niż planowano, co może znacznie ograniczyć udźwig. Seryjne samoloty muszą więc zostać poważnie przekonstruowane, co może dodatkowo opóźnić program i zwiększyć jego koszty. Niedawno Airbus Military zwrócił się do uczestników programu A400M o dodatkowe 5 mld Euro. Prototypy zakończą próby najwcześniej w 2012 i dopiero wówczas seryjne maszyny będą mogły wchodzić do służby.



Trudna do wypełnienia w inny sposób luka może pojawić się już w połowie następnej dekady. Według szefa EADS North America, Seana O'Keefe, są 3 czynniki, które mogą wpłynąć na sukces A400M na rynku amerykańskim. Najważniejszym jest przewidywane zakończenie produkcji samolotów Boeing C-17A. US Air Force planowały zamknięcie linii montażowej tych transportowców już w 2007. Jednak Kongres zarezerwował środki na jeszcze 33 C-17A. W 2009 trwała ostra debata na temat wielkości zamówienia na 2010 ([C-17 uratowane?](#)) - propozycje mówiły m.in. o 3, 8 lub 10 dodatkowych samolotach. Linia produkcyjna C-17A będzie funkcjonować prawdopodobnie do 2011-2012.

Inny czynnik to ograniczone możliwości C-130 i C-130J, które są obecnie kupowane przez USAF. Koncepcja użycia jako podstawowych pojazdów pancernych armii lekkich wozów opancerzonych o masie niewiele przekraczającej 20 ton nie sprawdziła się w realiach wojennych. Do transportu cięższych maszyn potrzebne są zaś większe samoloty, takie jak A400M o udźwigu 37 ton.

Czynnikiem rozstrzygającym może być brak środków na jednoczesne zakupy nowych samolotów i modernizację największych amerykańskich transportowców - C-17A. Chodzi o wymianę awioniki na spełniającą współczesne wymagania i silników na mniej paliwożerne ([Ruszyła seryjna modernizacja C-5](#)). O pieniądze może być łatwiej, gdy

A400M wejdzie do produkcji seryjnej, a linie produkcyjne amerykańskich samolotów będą już zamknięte.

Na razie EADS NA nie prowadzi oficjalnych rozmów z USAF. Prowadzi jedynie wewnętrzne analizy dotyczące możliwości sprzedaży A400M w USA.

Póki co A400M jest rozwijany z dużymi problemami. Jego oblot odbył się z dużym opóźnieniem ([Oblot A400M](#)). Nieoficjalnie wiadomo, że masa prototypu jest znacznie większa niż planowano, co może znacznie ograniczyć udźwig. Seryjne samoloty muszą więc zostać poważnie przekonstruowane, co może dodatkowo opóźnić program i zwiększyć jego koszty. Niedawno Airbus Military zwrócił się do uczestników programu A400M o dodatkowe 5 mld Euro. Prototypy zakończą próby najwcześniej w 2012 i dopiero wówczas seryjne maszyny będą mogły wchodzić do służby.

Powiązane wiadomości

[A400M dla USAF? \(2009-12-26\)](#)

[C-17 uratowane? \(2009-06-06\)](#)

[Kolejne zamówienie na C-17 \(2009-02-08\)](#)

[Pentagon nie chce nowych C-17 \(2008-03-08\)](#)

[Więcej o amerykańskich cięciach \(2009-05-08\)](#)

[Redukcja sił w Iraku \(2009-03-10\)](#)

[Pentagon ogłosił projekt budżetu na 2010 \(2009-04-07\)](#)

[Ruszyła seryjna modernizacja C-5 \(2009-08-20\)](#)

[Pierwszy C-5M dostarczony \(2009-08-05\)](#)

[Oblot A400M \(2009-12-11\)](#)

[Krach programu A400M? \(2009-01-25\)](#)

[Zamrożenie programu A400M? \(2008-09-22\)](#)

[C-130XL – konkurent A400M? \(2008-09-23\)](#)

[Pierwszy lot silnika TP400 \(2008-12-18\)](#)

[A400M – 3 lata opóźnienia \(2009-01-12\)](#)

[A330 zamiast A400M? \(2009-01-14\)](#)

[Kontrakt na Puma został podpisany \(2009-07-06\)](#)

[405 bwp Puma dla Bundeswehry \(2007-11-08\)](#)

[6 mld Euro na niemiecką broń \(2009-06-18\)](#)

[MELLS dla Bundeswehry \(2009-06-26\)](#)