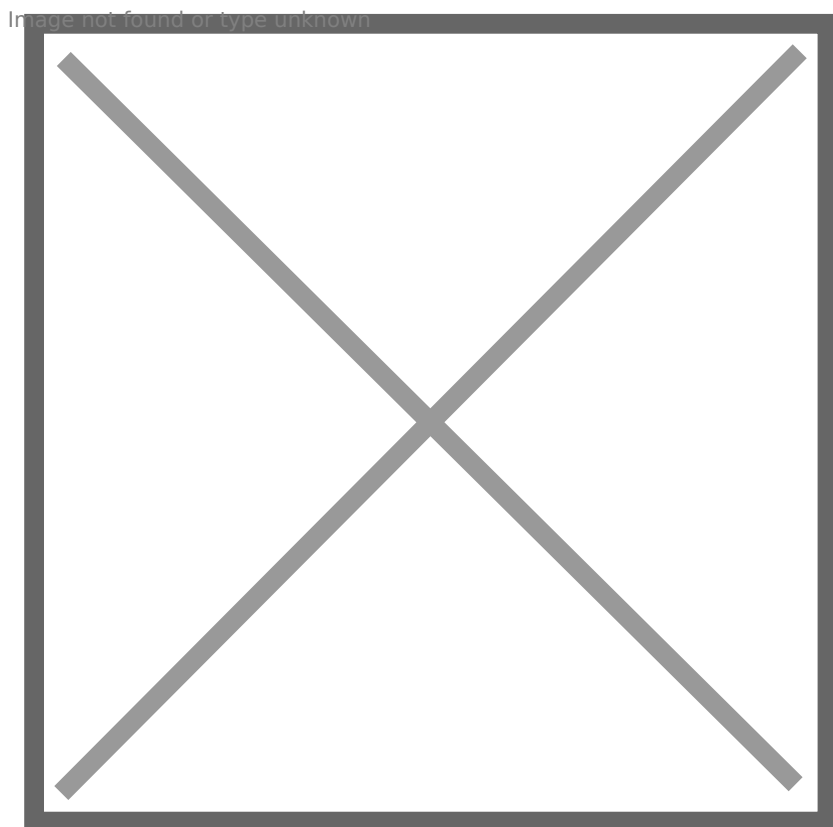


Alternatywny silnik F-35 na koszt GE i R-R

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 6 maja 2011

Konsorcjum General Electric i Rolls-Royce będzie kontynuować prace rozwojowe nad alternatywnym silnikiem do napędu samolotów F-35 na własny koszt. Koncerny zapewniły środki na 2011 i 2012.



Program budowy silnika F136, który mógłby napędzać samoloty F-35, jest zaawansowany w ponad 80%. Po decyzji Kongresu USA o wstrzymaniu finansowania jego rozwoju ([Koniec F136](#), 2011-04-26), konsorcjum General Electric i Roll-Royce zdecydowało się dokończyć prace nad nim z własnych środków. Oba koncerny zarezerwowały pieniądze na bieżący rok i 2012. Program ma być kontynuowany także w 2013, nawet jeśli

konsorcjum nie otrzyma pieniędzy rządowych.

Według wstępnych ocen, na dokończenie prac nad F136 potrzeba ponad 100 mln USD, zakładając że finansowanie z własnych środków będzie znacznie oszczędniejsze niż w wypadku finansowania zewnętrznego. Wcześniej potrzeby oceniano na blisko miliard dolarów. Zespół projektowy zostanie zredukowany do ok. 100 osób. Silnik powinien być gotowy do produkcji seryjnej w 2016 lub 2017. Jeśli uda się uzyskać zamówienia Pentagonu, F136 mógłby napędzać F-35 ósmej lub dziewiątej partii małoseryjnej tych myśliwców (Low Rate Initial Production Lots 8 and 9). Pomysł ma wsparcie części kongresmanów, którzy chcą zachować warunki konkurencji przy dostawach napędu do F-35 (budżet od 2011 finansuje jedynie rozwój silnika F135 Pratt & Whitney'a).

Rynek na silniki dla F-35 szacuje się na 100 mld USD na najbliższe 30 lat. Alternatywne silniki mogłyby być oferowane do nowo produkowanych samolotów lub instalowane w ramach prac remontowych. Specjalna wersja F136 mogłaby także stanowić napęd amerykańskiego bombowca dalekiego zasięgu nowej generacji (NGB, Next Generation

Bomber, [Do 100 bombowców po 500 mln USD](#), 2011-04-12). Finansowanie tego programu ma rozpocząć się w 2012.



Program budowy silnika F136, który mógłby napędzać samoloty F-35, jest zaawansowany w ponad 80%. Po decyzji Kongresu USA o wstrzymaniu finansowania jego rozwoju ([Koniec F136](#), 2011-04-26), konsorcjum General Electric i Roll-Royce zdecydowało się dokończyć prace nad nim z własnych środków. Oba koncerny zarezerwowały pieniądze na bieżący rok i 2012. Program ma być kontynuowany także w 2013, nawet jeśli konsorcjum nie otrzyma pieniędzy rządowych.

Według wstępnych ocen, na dokończenie prac nad F136 potrzeba ponad 100 mln USD, zakładając że finansowanie z własnych środków będzie znacznie oszczędniejsze niż w wypadku finansowania zewnętrznego. Wcześniej potrzeby oceniano na blisko miliard dolarów. Zespół projektowy zostanie zredukowany do ok. 100 osób. Silnik powinien być gotowy do produkcji seryjnej w 2016 lub 2017. Jeśli uda się uzyskać zamówienia Pentagonu, F136 mógłby napędzać F-35 ósmej lub dziewiątej partii małoseryjnej tych myśliwców (Low Rate Initial Production Lots 8 and 9). Pomysł ma wsparcie części kongresmanów, którzy chcą zachować warunki konkurencji przy dostawach napędu do F-35 (budżet od 2011 finansuje jedynie rozwój silnika F135 Pratt & Whitney'a).

Rynek na silniki dla F-35 szacuje się na 100 mld USD na najbliższe 30 lat. Alternatywne silniki mogłyby być oferowane do nowo produkowanych samolotów lub instalowane w ramach prac remontowych. Specjalna wersja F136 mogłaby także stanowić napęd amerykańskiego bombowca dalekiego zasięgu nowej generacji (NGB, Next Generation Bomber, [Do 100 bombowców po 500 mln USD](#), 2011-04-12). Finansowanie tego programu ma rozpocząć się w 2012.

Powiązane wiadomości

[Alternatywny silnik F-35 na koszt GE i R-R \(2011-05-06\)](#)

[Do 100 bombowców po 500 mln USD \(2011-04-12\)](#)

[RQ-170 ujawniony \(2009-12-09\)](#)

[175 nowych bombowców? \(2011-02-13\)](#)

[Koniec F136 \(2011-04-26\)](#)

[Tańsze silniki do F-35 \(2011-02-11\)](#)

[Walka o F136 \(2009-09-17\)](#)

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