

Przerwanie prac przy F136

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 3 grudnia 2011

General Electric i Rolls-Royce wstrzymały prace rozwojowe silnika F136, który miał być alternatywą dla F135 Pratt & Whitney, wybranego przez Pentagon jako napęd myśliwców F-35.

F136 wywodzi się z silnika General Electric YF120, który przegrał z F119, także Pratt & Whitney.

Informację o wstrzymaniu prac ujawniono wczoraj, w specjalnym oświadczeniu obu spółek. F136 rozwijany był od 15 lat (pierwsze odpalenie silnika na stoisku doświadczalnym odbyło się w czerwcu 2004). Pentagon zainwestował w program kilka mld USD, jednak od 2006 rozpoczął próby jego skasowania, uznając, że resortu nie stać na jednoczesne finansowanie budowy dwóch jednostek napędowych.

Ze względu na opór Kongresmanów, powiązanych z GE, udało się to dopiero wiosną bieżącego roku, na fali drastycznych cięż budżetowych w USA. Ze względu na fakt, że według producentów prace były zaawansowane w 80%, zdecydowali się oni na ich kontynuowanie z własnych środków, rezerwując na ten cel kilkadziesiąt mln USD, na okres 2011-2012, licząc na zakończenie fazy rozwojowej rok później (zobacz:

[Alternatywny silnik F-35 na koszt GE i R-R](#)).

Reklamowali też swój produkt, jako lepszy od F135, obiecując o 25% niższe koszty serwisowania, co wynikało z niższych temperatur pracy silnika.

Ostatecznie jednak zarówno GE i R-R zdecydowały się zrezygnować z przedsięwzięcia, ze względu na *niepewność co do terminarza rozwoju i produkcji programu JSF*, czyli myśliwców F-35 Lightning II. W rzeczywistości najpoważniejszym obecnie czynnikiem ryzyka jest sytuacja budżetowa, wymuszająca na departamencie obrony realizowanie drastycznych cięć (zobacz np.: [Dramatyczny apel Panetty](#)). W konsekwencji szansa finansowania ze środków państwowych integracji F136 z myśliwcem - co byłoby zdecydowanie większym wydatkiem niż dopracowanie samego silnika - maleje niemal do zera.



F136 wywodzi się z silnika General Electric YF120, który przegrał z F119, także Pratt & Whitney, w konkursie na napęd dla F-22A Raptor / Zdjęcie: jsf.mil

Informację o wstrzymaniu prac ujawniono wczoraj, w specjalnym oświadczeniu obu spółek. F136 rozwijany był od 15 lat (pierwsze odpalenie silnika na stoisku doświadczalnym odbyło się w czerwcu 2004). Pentagon zainwestował w program kilka mld USD, jednak od 2006 rozpoczął próby jego skasowania, uznając, że resortu nie stać na jednoczesne finansowanie budowy dwóch jednostek napędowych.

Ze względu na opór Kongresmanów, powiązanych z GE, udało się to dopiero wiosną bieżącego roku, na fali drastycznych cięć budżetowych w USA. Ze względu na fakt, że według producentów prace były zaawansowane w 80%, zdecydowali się oni na ich kontynuowanie z własnych środków, rezerwując na ten cel kilkadziesiąt mln USD, na okres 2011-2012, licząc na zakończenie fazy rozwojowej rok później (zobacz: [Alternatywny silnik F-35 na koszt GE i R-R](#)).

Reklamowali też swój produkt, jako lepszy od F135, obiecując o 25% niższe koszty serwisowania, co wynikało z niższych temperatur pracy silnika.

Ostatecznie jednak zarówno GE i R-R zdecydowały się zrezygnować z przedsięwzięcia, ze względu na *niepewność co do terminarza rozwoju i produkcji programu JSF*, czyli myśliwców F-35 Lightning II. W rzeczywistości najpoważniejszym obecnie czynnikiem ryzyka jest sytuacja budżetowa, wymuszająca na departamencie obrony realizowanie drastycznych cięć (zobacz np.: [Dramatyczny apel Panetty](#)). W konsekwencji szansa finansowania ze środków państwowych integracji F136 z myśliwcem - co byłoby zdecydowanie większym wydatkiem niż dopracowanie samego silnika - maleje niemal do zera.

Powiązane wiadomości

[Przerwanie prac przy F136 \(2011-12-03\)](#)

[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 \(2011-02-11\)](#)

[Dramatyczny apel Panetty \(2011-11-22\)](#)

[Nic ponad 350 mld USD \(2011-08-05\)](#)

[Panetta o redukcjach \(2011-06-09\)](#)

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