

Certyfikat bez badań?

#Lotnictwo cywilne #Przemysł zbrojeniowy 24 stycznia 2012

Amerykańska senator Claire McCaskill wystąpiła do władz lotniczych FAA o wydanie w trybie przyspieszonym certyfikatu dla cywilnej odmiany samolotu transportowego C-17 Globemaster III.

Jedyny C-17 w cywilnym malowaniu. Należy do Qatar Amiri, obsługującej rodzinę królów

Boeing planował stworzenie cywilnej odmiany wojskowego transportowca, pod oznaczeniem BC-17 już w latach 1990. Ostatecznie wycofał się z tych zamierzeń, ze względu na brak potencjalnych zamówień - rynek najcięższych przewozów lotniczych zmonopolizowany jest przez rosyjskie/ukraińskie samoloty An-124.

Kwestia ta odżyła w ostatnim okresie, ze względu na widmo zamknięcia linii montażowej Globemasterów III w 2014, po zrealizowaniu ostatnich zamówień wojskowych. Kontynuowanie zakupów przez własne wojska lotnicze jest w zasadzie wykluczone w obecnej sytuacji budżetowej (Pentagon nie chciał kolejnych C-17 już od kilku lat, ustępował jednak pod naciskiem parlamentarzystów). Zdobyć zamówień zagranicznych - choć niewykluczone - nie jest jednak pewne.

Problem polega jednak na tym, że samolot Boeinga nadal jest tą samą konstrukcją, odrzuconą w poprzednich latach przez rynek cywilny: drogą w zakupie i utrzymaniu oraz nie spełniającą wymogów FAA, dotyczących m.in. limitów emisji hałasu... Co więcej, nadal nie ma odpowiednich certyfikatów.

Te dwie ostatnie kwestie - jednocześnie - postuluje rozwiązać pani senator McCaskill, reprezentująca St. Louis, gdzie montowane są Globemastery III. Wczoraj wystąpiła ona do stojącego na czele cywilnych władz lotniczych FAA, Michaela P. Huerta, wnosząc, by proces uzyskania zezwolenia przyspieszyć, w oparciu o pozytywne doświadczenia z 20-letniej, bezpiecznej eksploatacji w wojskach lotniczych i zrezygnować z wymogu, dotyczącego emisji hałasu.

Wskazuje, że dzięki temu zwiększą się szanse na przygotowanie na czas przez Boeinga linii montażowej do produkcji cywilnej wersji Globemastera III i skuteczny marketing wśród odbiorców cywilnych. Przede wszystkim w gronie przedsiębiorstw wydobywczych, które są zależne od transportu lotniczego, a dysponują często jedynie słabo przygotowanymi lądowiskami. Pani senator argumentuje też, że cywilne BC-17 mogłyby zasilić rezerwę wojsk lotniczych (Civil Reserve Air Fleet - CRAF), czyli grupę wyselekcjonowanych, cywilnych samolotów transportowych lub pasażerskich, mobilizowanych na czas wojny. Wszystko przy braku obciążeń dla budżetu Pentagonu.



Jedyny C-17 w cywilnym malowaniu. Należy do Qatar Amiri, obsługującej rodzinę królewską i sztab generalny katarskich sił zbrojnych. Malowanie tej linii jest identyczne ze stosowanych w Qatar Airways. Nadal jest to jednak samolot wojskowy / Zdjęcie: flightglobal.com

Boeing planował stworzenie cywilnej odmiany wojskowego transportowca, pod oznaczeniem BC-17 już w latach 1990. Ostatecznie wycofał się z tych zamierzeń, ze względu na brak potencjalnych zamówień - rynek najcięższych przewozów lotniczych zmonopolizowany jest przez rosyjskie/ukraińskie samoloty An-124.

Kwestia ta odżyła w ostatnim okresie, ze względu na widmo zamknięcia linii montażowej Globemasterów III w 2014, po zrealizowaniu ostatnich zamówień wojskowych. Kontynuowanie zakupów przez własne wojska lotnicze jest w zasadzie wykluczone w obecnej sytuacji budżetowej (Pentagon nie chciał kolejnych C-17 już od kilku lat, ustępował jednak pod naciskiem parlamentarzystów). Zdobyć zamówień zagranicznych - choć niewykluczone - nie jest jednak pewne.

Problem polega jednak na tym, że samolot Boeinga nadal jest tą samą konstrukcją, odrzuconą w poprzednich latach przez rynek cywilny: drogą w zakupie i utrzymaniu oraz nie spełniającą wymogów FAA, dotyczących m.in. limitów emisji hałasu... Co więcej, nadal nie ma odpowiednich certyfikatów.

Te dwie ostatnie kwestie - jednocześnie - postuluje rozwiązać pani senator McCaskill, reprezentująca St. Loius, gdzie montowane są Globemastery III. Wczoraj wystąpiła ona do stojącego na czele cywilnych władz lotniczych FAA, Michaela P. Huerta, wnosząc, by proces uzyskania zezwolenia przyspieszyć, w oparciu o pozytywne doświadczenia z 20-letniej, bezpiecznej eksploatacji w wojskach lotniczych i zrezygnować z wymogu, dotyczącego emisji hałasu.

Wskazuje, że dzięki temu zwiększą się szanse na przygotowanie na czas przez Boeinga linii montażowej do produkcji cywilnej wersji Globemastera III i skuteczny marketing wśród odbiorców cywilnych. Przede wszystkim w gronie przedsiębiorstw wydobywczych, które są zależne od transportu lotniczego, a dysponują często jedynie słabo przygotowanymi lądowiskami. Pani senator argumentuje też, że cywilne BC-17

mogłyby zasilić rezerwę wojsk lotniczych (Civil Reserve Air Fleet - CRAF), czyli grupę wyselekcjonowanych, cywilnych samolotów transportowych lub pasażerskich, mobilizowanych na czas wojny. Wszystko przy braku obciążeń dla budżetu Pentagonu.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o