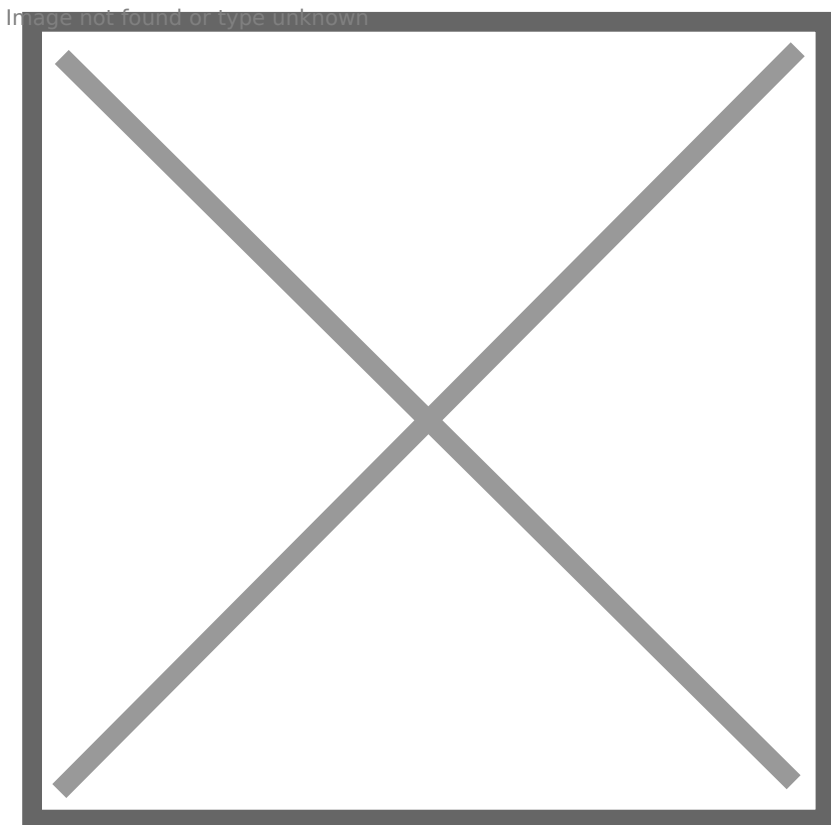


Sikorsky znowu opóźnia dostawy CH-148

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 4 lutego 2012

Sikorsky po raz kolejny opóźnił dostawy do Kanady śmigłowców CH-148 Cyclone. Nadal nie spełniają one wymagań technicznych gwarantowanych w umowie z 2004.



Kanada zamówiła 28 śmigłowców Sikorsky CH-148 Cyclone (specjalnie opracowana dla Ottawy morska wersja śmigłowca S-92) w 2004 (dla zastąpienia już wówczas ponad 40-letnich CH-124 Sea King). Miały one kosztować 1,8 mld dolarów kanadyjskich, a w połączeniu z kosztami 20-letniego wsparcia eksploatacji aż 5 mld CAD (ok. 4,95 mld USD). Pierwsza partia śmigłowców miała zostać dostarczona w 2008, a dostawy

zakończone w 2011. Z powodu problemów technicznych umowa nie została zrealizowana. Główną przyczyną były wówczas kłopoty z integracją systemu sterowania dostarczanego przez General Dynamics.

Pod koniec 2008 zmodyfikowano harmonogram programu. Kanadyjczycy zrezygnowali wtedy z naliczania kar umownych ([Sikorsky bez kary](#), 2008-12-30). Nowy harmonogram też nie był jednak realizowany przez amerykański koncern. W czerwcu 2010 strony umowy ogłosiły kolejne porozumienie dotyczące sposobu wyjścia z kłopotliwej sytuacji. Przewidywało ono m.in., że Sikorsky dostarczy w listopadzie 2010 sześć CH-148 w podstawowej konfiguracji z uproszczonym systemem sterowania. Kanadyjczycy zgodzili się, że silniki będą rozwijać mniejszą od docelowej moc, mniejszy będzie też zasięg i długotrwałość lotu. Zubożone śmigłowce miały posłużyć szkoleniu personelu i zbieraniu doświadczeń eksploatacyjnych.

Sikorsky w 2011 dostarczył zaledwie jeden CH-148 w zubożonej konfiguracji, bez systemów specjalistycznych. Nie został on certyfikowany nawet w wariantcie szkolno-

treningowym i służy głównie do szkolenia obsługi naziemnych. Dopiero wtedy Kanadyjczycy naliczyli pierwszą karę umowną, w wysokości 8 mln USD.

Teraz opóźnienie sięga 4 lat, a naliczane przez Kanadyjczyków kary wzrosły o 80 mln USD. Sikorsky obiecał dostarczyć w br. 5 CH-148, ale nie zostaną one oficjalnie przekazane stronie kanadyjskiej. Podobnie jak pierwszy śmigłowiec, pozostaną własnością amerykańskiego koncernu do czasu doprowadzenia do standardu spełniającego wymagania kontraktowe. Śmigłowce muszą uzyskać pełny certyfikat w użytkowej wersji morskiej.

Sikorsky żąda za opóźniony program większych kwot niż przewidywała pierwotna umowa. Według ocen audytora, koszt programu sięgnął 5,7 mld USD. Nie wiadomo, jak zostaną rozwiązane związane z tym problemy. Na razie Kanadyjczycy jedynie naliczają kary, nie domagając się ich zapłaty. Zamierzają je potrącać z kwot przeznaczonych na zapłatę za wsparcie eksploatacyjne. Warto przypomnieć, że 12 lat temu, gdy planowano uruchomienie programu wymiany CH-124, jego maksymalny koszt określano na 2,8 mld USD.

Opóźnienia programu CH-148 powodują wiele problemów, nie tylko z koniecznością dalszej eksploatacji już prawie 50-letnich CH-124. Budżet ministerstwa obrony Kanady co roku zwraca kwoty przeznaczone na zakupy nowych śmigłowców. W 2011 było to 250 mln CAD. Nie wiadomo, jak te kwoty zostaną zrekompensowane w budżetach przyszłych lat. Ocenia się, że fundusz rezerwowy na program Cyclone musi wynieść co najmniej miliard dolarów.



Kanada zamówiła 28 śmigłowców Sikorsky CH-148 Cyclone (specjalnie opracowana dla Ottawy morska wersja śmigłowca S-92) w 2004 (dla zastąpienia już wówczas ponad 40-letnich CH-124 Sea King). Miały one kosztować 1,8 mld dolarów kanadyjskich, a w połączeniu z kosztami 20-letniego wsparcia eksploatacji aż 5 mld CAD (ok. 4,95 mld

USD). Pierwsza partia śmigłowców miała zostać dostarczona w 2008, a dostawy zakończone w 2011. Z powodu problemów technicznych umowa nie została zrealizowana. Główną przyczyną były wówczas kłopoty z integracją systemu sterowania dostarczanego przez General Dynamics.

Pod koniec 2008 zmodyfikowano harmonogram programu. Kanadyjczycy zrezygnowali wtedy z naliczania kar umownych ([Sikorsky bez kary](#), 2008-12-30). Nowy harmonogram też nie był jednak realizowany przez amerykański koncern. W czerwcu 2010 strony umowy ogłosiły kolejne porozumienie dotyczące sposobu wyjścia z kłopotliwej sytuacji. Przewidywało ono m.in., że Sikorsky dostarczy w listopadzie 2010 sześć CH-148 w podstawowej konfiguracji z uproszczonym systemem sterowania. Kanadyjczycy zgodzili się, że silniki będą rozwijać mniejszą od docelowej moc, mniejszy będzie też zasięg i długotrwałość lotu. Zubożone śmigłowce miały posłużyć szkoleniu personelu i zbieraniu doświadczeń eksploatacyjnych.

Sikorsky w 2011 dostarczył zaledwie jeden CH-148 w zubożonej konfiguracji, bez systemów specjalistycznych. Nie został on certyfikowany nawet w wariantie szkolno-treningowym i służy głównie do szkolenia obsługi naziemnych. Dopiero wtedy Kanadyjczycy naliczyli pierwszą karę umowną, w wysokości 8 mln USD.

Teraz opóźnienie sięga 4 lat, a naliczane przez Kanadyjczyków kary wzrosły o 80 mln USD. Sikorsky obiecał dostarczyć w br. 5 CH-148, ale nie zostaną one oficjalnie przekazane stronie kanadyjskiej. Podobnie jak pierwszy śmigłowiec, pozostaną własnością amerykańskiego koncernu do czasu doprowadzenia do standardu spełniającego wymagania kontraktowe. Śmigłowce muszą uzyskać pełny certyfikat w użytkowej wersji morskiej.

Sikorsky żąda za opóźniony program większych kwot niż przewidywała pierwotna umowa. Według ocen audytora, koszt programu sięgnął 5,7 mld USD. Nie wiadomo, jak zostaną rozwiązane związane z tym problemy. Na razie Kanadyjczycy jedynie naliczają kary, nie domagając się ich zapłaty. Zamierzają je potrącać z kwot przeznaczonych na zapłatę za wsparcie eksploatacyjne. Warto przypomnieć, że 12 lat temu, gdy planowano uruchomienie programu wymiany CH-124, jego maksymalny koszt określano na 2,8 mld USD.

Opóźnienia programu CH-148 powodują wiele problemów, nie tylko z koniecznością dalszej eksploatacji już prawie 50-letnich CH-124. Budżet ministerstwa obrony Kanady co roku zwraca kwoty przeznaczone na zakupy nowych śmigłowców. W 2011 było to 250 mln CAD. Nie wiadomo, jak te kwoty zostaną zrekompensowane w budżetach przyszłych lat. Ocenia się, że fundusz rezerwowy na program Cyclone musi wynieść co najmniej miliard dolarów.

Powiązane wiadomości

Sikorsky znowu opóźnia dostawy CH-148 (2012-02-04)

Sikorsky bez kary (2008-12-30)

Chinooki dla Kanady (2008-04-08)

Kanada kupiła C-130J (2008-01-18)

Ostatni Globemaster dla Kanady (2008-04-04)

Chinooki i Mi-8 dla Kanady (2008-08-11)

Kanada kupuje 6 CH-47D (2008-04-29)

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