

Droższe KC-46A

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 27 marca 2012

Według ustaleń parlamentarnego biura kontroli rządu (GAO), preliminarz pierwszej fazy zakupu samolotów tankujących dla USAF, Boeingów KC-46A, zostanie przekroczony, mogą też wystąpić opóźnienia.

Artystyczna wizja KC-46A i przygotowującej się do pobrania paliwa pary F-15E / Rysunek

W lutym ubiegłego roku Pentagon ogłosił Boeinga zwycięzcą w przetargu na samoloty tankujące dla amerykańskich wojsk lotniczych (zobacz: [A jednak Boeing!](#)). Zakładano wtedy, że koncern zakończy fazę rozwojową i dostarczy pierwsze 18 maszyn seryjnych do 2017. Pozytywne wyniki tej fazy mają być przepustką do otrzymania zlecenia na kolejne 161 samolotów.

Koszt tego wstępnego zamówienia określono na 3,9 mld USD, przy czym założono możliwość zwiększenia kwoty do 4,9 mld USD. Z tej dodatkowej sumy, 60% miał pokryć odbiorca, 40% - producent. Wkrótce jednak okazało się, że i ten pułap zostanie przekroczony. Część nieoficjalnych informacji wskazywała, że preliminarz osiągnie 5,2 mld USD (zobacz: [Droższe KC-46A?](#)).

Według najnowszej analizy GAO, powołującej się na dane Boeinga i Pentagonu, obecnie obowiązuje już kwota 5,3 mld USD. Oznacza to, że departament obrony będzie musiał dopłacić 500-600 mln USD, zaś Boeing nawet 900 mln USD.

Grafika pokazująca plany USAF, dotyczące wymiany starzejącej się floty KC-135. Widać

Specjaliści GAO wskazują także na ryzyko wystąpienia opóźnień, ze względu na zastosowanie w KC-46A wielu niesprawdzonych jeszcze rozwiązań. Choć podkreślono, że stopień ryzyka dotyczący programu, jest zdecydowanie mniejszy, niż w przypadku zakupu zupełnie nowego systemu, ze względu na zastosowanie sprawdzonej platformy lotniczej.

W raporcie biura znalazło się także ciekawe porównanie KC-46A z wykorzystywanymi obecnie KC-135. Wskazuje ono, że USAF otrzyma zdecydowanie bardziej nowoczesną konstrukcję.

O ile oba samoloty przenoszą niemal identyczną liczbę paliwa (ponad 90 t), zdecydowana większość KC-135 jest wyposażona wyłącznie w centralny, sztywny boom, a tylko 20 egz. przystosowano do zasobników z przewodami podskrzydłowymi. Przy czym i tak nie można wykorzystywać obu metod w jednym locie. Jego następca będzie miał taką możliwość (jednak zasobniki otrzyma tylko 46 ze 179 wstępnie

zamówionych samolotów).

Mimo, że starsze maszyny mają większy udźwig w wariantcie transportowym, to jednak KC-46A będzie mógł zabrać aż trzy razy więcej standardowych palet (18), przewieźć nie 53 a 114 pasażerów lub 58 zamiast 44 rannych. Będzie także przystosowany do lotów w cywilnej przestrzeni powietrznej, podczas gdy część KC-135 wymaga znacznych modernizacji dla spełnienia wymogów władz lotniczych USA i innych krajów.

Nowy samolot Boeinga będzie posiadał pełną możliwość przesyłu danych, także kodowanych, przez co stanie się częścią sieciocentrycznego pola walki. Otrzyma także pełen zestaw systemów samoobrony, bijąc w tych dziedzinach *na głowę* stare maszyny tankujące. Operator systemu paliwowego będzie mógł obserwować przestrzeń w zakresie 185°, dzięki zestawowi kamer. Jego odpowiednik w KC-135 może liczyć tylko na 49°, uzyskanym z urządzenia optycznego. Wreszcie wszystkie KC-46A otrzymają sondę do tankowania w locie. Wśród całej floty KC-135 zdolność tę ma jedynie 8 zmodernizowanych egz.

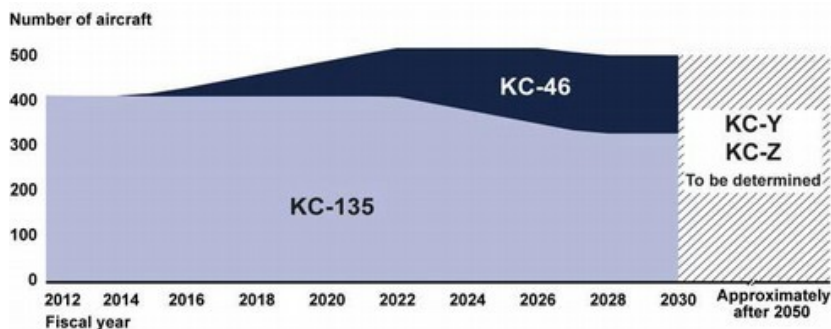


*Artystyczna wizja KC-46A i
przygotowującej się do pobrania
paliwa pary F-15E / Rysunek: Boeing*

W lutym ubiegłego roku Pentagon ogłosił Boeinga zwycięzcą w przetargu na samoloty tankujące dla amerykańskich wojsk lotniczych (zobacz: [A jednak Boeing!](#)). Zakładano wtedy, że koncern zakończy fazę rozwojową i dostarczy pierwsze 18 maszyn seryjnych do 2017. Pozytywne wyniki tej fazy mają być przepustką do otrzymania zlecenia na kolejne 161 samolotów.

Koszt tego wstępnego zamówienia określono na 3,9 mld USD, przy czym założono możliwość zwiększenia kwoty do 4,9 mld USD. Z tej dodatkowej sumy, 60% miał pokryć odbiorca, 40% - producent. Wkrótce jednak okazało się, że i ten pułap zostanie przekroczony. Część nieoficjalnych informacji wskazywała, że preliminarz osiągnie 5,2 mld USD (zobacz: [Droższe KC-46A?](#)).

Według najnowszej analizy GAO, powołującej się na dane Boeinga i Pentagonu, obecnie obowiązuje już kwota 5,3 mld USD. Oznacza to, że departament obrony będzie musiał dopłacić 500-600 mln USD, zaś Boeing nawet 900 mln USD.



Grafika pokazująca plany USAF, dotyczące wymiany starzejącej się floty KC-135. Widać wyraźnie, że zakup 179 KC-46A pozwoli jedynie na częściowe zastąpienie 50-letnich samolotów. Zakończenie tego procesu wymagać będzie zakupu nowych maszyn, przy czym po 2030 platforma pasażerskiego Boeinga 767, obecnie już nie produkowanego,

a stanowiącego bazę dla KC-46A, także będzie już przestarzała... / Rysunek: GAO

Specjaliści GAO wskazują także na ryzyko wystąpienia opóźnień, ze względu na zastosowanie w KC-46A wielu niesprawdzonych jeszcze rozwiązań. Choć podkreślono, że stopień ryzyka dotyczący programu, jest zdecydowanie mniejszy, niż w przypadku zakupu zupełnie nowego systemu, ze względu na zastosowanie sprawdzonej platformy lotniczej.

W raporcie biura znalazło się także ciekawe porównanie KC-46A z wykorzystywanymi obecnie KC-135. Wskazuje ono, że USAF otrzyma zdecydowanie bardziej nowoczesną konstrukcję.

O ile oba samoloty przenoszą niemal identyczną liczbę paliwa (ponad 90 t), zdecydowana większość KC-135 jest wyposażona wyłącznie w centralny, sztywny boom, a tylko 20 egz. przystosowano do zasobników z przewodami podskrzydłowymi. Przy czym i tak nie można wykorzystywać obu metod w jednym locie. Jego następca będzie miał taką możliwość (jednak zasobniki otrzyma tylko 46 ze 179 wstępnie zamówionych samolotów).

Mimo, że starsze maszyny mają większy udźwig w wariancie transportowym, to jednak KC-46A będzie mógł zabrać aż trzy razy więcej standardowych palet (18), przewieźć nie 53 a 114 pasażerów lub 58 zamiast 44 rannych. Będzie także przystosowany do lotów w cywilnej przestrzeni powietrznej, podczas gdy część KC-135 wymaga znacznych modernizacji dla spełnienia wymogów władz lotniczych USA i innych krajów.

Nowy samolot Boeinga będzie posiadał pełną możliwość przesyłu danych, także kodowanych, przez co stanie się częścią sieciocentrycznego pola walki. Otrzyma także pełen zestaw systemów samoobrony, bijąc w tych dziedzinach *na głowę* stare maszyny tankujące. Operator systemu paliwowego będzie mógł obserwować przestrzeń w zakresie 185°, dzięki zestawowi kamer. Jego odpowiednik w KC-135 może liczyć tylko

na 49°, uzyskanym z urządzenia optycznego. Wreszcie wszystkie KC-46A otrzymają sondę do tankowania w locie. Wśród całej floty KC-135 zdolność tę ma jedynie 8 zmodernizowanych egz.

Powiązane wiadomości

[Droższe KC-46A \(2012-03-27\)](#)

[A jednak Boeing! \(2011-02-25\)](#)

[Oferty EADS i Boeinga \(2011-02-11\)](#)

[Nowy przetarg na tankowce \(2010-02-25\)](#)

[USAF pomyliły EADS z Boeingiem \(2010-11-22\)](#)

[Szkodliwe prowizorium \(2011-02-07\)](#)

[Droższe KC-46A? \(2011-07-29\)](#)

[A jednak Boeing! \(2011-02-25\)](#)

[Oferty EADS i Boeinga \(2011-02-11\)](#)