

Nowy Orlik poleci do Marakeszu

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 12 grudnia 2013

Airbus Military zapowiada ofensywną zagraniczną kampanię marketingową najnowszej wersji Orlika, oznaczonej jako TC-II glass cockpit/MPT.



Model Orlika MPT / Zdjęcie: Bartosz Głowacki

Według wstępnych informacji, właściciel zainwestował w nowy projekt ponad 10 mln EUR (41,8 mln PLN) z własnych funduszy rozwojowych. Nowy Orlik ma zostać zaprezentowany publicznie w połowie stycznia 2014.

Całość jest efektem współpracy hiszpańskiego właściciela Okęcia – koncernu Airbus Military, jego polskich inżynierów oraz specjalistów z Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych. ITWL jest projektodawcą oprogramowania i integratorem nowej awioniki Orlika, obejmującej 4 wielofunkcyjne wyświetlacze ciekłokrystaliczne w kabinach pilotów spółki Garmin i nowy wskaźnik przezierny. Co najważniejsze polski wykonawca jest pełnym właścicielem całości kodów źródłowych tego rozwiązania.

Nowy Orlik z glass cockpitem ma w nowe skrzydło, przystosowane do podwieszania m.in. dodatkowego uzbrojenia (bomby i zasobniki z niekierowanymi pociskami rakietowymi). W tej odmianie samolot może więc być używany (podobnie jak brazylijskie Super Tucano), do zadań uderzeniowych, czy przeciwpartyzanckich.

Oblot Orlika TC-II glass cockpit/MPT planowany jest wczesną wiosną 2014, zaś jego tournée zagraniczne rozpocząć ma się już w kwietniu lub maju przyszłego roku.

Pierwszym etapem będzie przelot na lotnisko San Javier w Murcii, a stamtąd – do Maroka. 23 kwietnia w Marakeszu w Maroku rozpoczyna się czwarta edycja Marrakech Air Show, którą otworzyć ma osobiście król tego kraju – Muhammad IV. Orlik

promowany będzie tam jako najbardziej ekonomiczny samolot szkolny, treningowy i do doraźnych działań wsparcia.

Samolot zaprezentowany ma także zostać tradycyjnym klientom hiszpańskiego przemysłu lotniczego z krajów Ameryki Łacińskiej. Nie jest wykluczone, że w Marakeszu zostanie pokazana najnowsza odmiana Turbo Kruka.

Hiszpanie – właściciele warszawskiej wytwórni – zapowiadają także jej udział w produkcji komponentów najnowszego dziecka Airbusa Military – europejskiego samolotu transportowego A400M Atlas. Będzie on także promowany w Polsce – jako naturalny następca przestarzałych Herculesów, eksploatowanych obecnie w Siłach Powietrznych.

Informacje te podano podczas obrad okrągłego stołu przemysłu lotniczego i zbrojeniowego Polski i Hiszpanii, który odbył się 10 grudnia w Warszawie. Współpomysłodawcą i gospodarzem imprezy był Polski Instytut Spraw Międzynarodowych.

Strona hiszpańska przekazała Polakom dokładne dane o wykorzystaniu offsetu przemysłowego, towarzyszącemu zakupowi samolotów wielozadaniowych F/A-18 Hornet w 1983. (W tym samym roku Madryt zdecydował o wejściu do programu Eurofighter). Okazuje się, że offset, wynegocjowany już w 1981 z ówczesnym amerykańskim producentem Hornetów – McDonnellem Douglasem, był jednym z dwóch impulsów, które wyprowadziły hiszpański przemysł lotniczy i zbrojeniowy na pozycję jednego z europejskich liderów branży.

Jego całkowita wartość sięgnęła pułapu 1,5 mld EUR . Zawarto ponad 450 kontraktów z ponad 190 przedsiębiorstwami. 75% z nich przypadło na hiszpański przemysł lotniczy i zbrojeniowy. W sumie z offsetu skorzystało 900 spółek iberyjskich. Uruchomiło to produkcję w Hiszpani o wartości 11 mld EUR. Otwarto ponad 60 nowoczesnych centrów przemysłowych.

Jednym z przykładów sukcesu było zmonopolizowanie przez Hiszpanów przeglądów i obsługi technicznej wszystkich Harrierów użytkowanych przez Amerykanów, Włochów i marynarkę wojenną Hiszpanii. Innym było wejście do programu produkcji i rozwoju wozów bojowych ASCOD (poprzez General Dynamics European Land Systems w Santa Barbara), których wariant rozwojowy (program Scout) zdobył rynek brytyjski.

Drugim impulsem rozwoju iberyjskiej zbrojeniówki był specjalny program zakupów i modernizacji hiszpańskich sił zbrojnych w latach 1997-2011. Był on finansowany ze specjalnego budżetu Ministerstwa Przemysłu za pomocą resortu obrony. Choć wiele przedsięwzięć miało charakter międzynarodowy, program przyniósł zamówienia ulokowane we własnych zakładach o wartości 24 mld EUR.

Jego efektem było wejście Hiszpanii między innymi w takie przedsięwzięcia jak budowa własnych Leopardów 2E (jak *España*, w 1997, [Saudyjczycy i hiszpańskie Leopardy](#), 2010-11-03), fregat F100 (1997), śmigłowców uderzeniowych Tigre (2003, [Koniec działań ASPUHEL i HELISAF](#), 2013-10-17), samolotów transportowych A400M (2001, [Mniej hiszpańskich A400M w linii](#), 2013-12-05), bojowych wozów piechoty Pizarro II (2003, [Zespoły napędowe dla bwp Pizarro](#), 2013-10-11), okrętów podwodnych S-80 (2003, [Hiszpania oferuje Indiom S-80](#), 2013-12-01), pocisków *powietrze-powietrze* IRIS-T (2004), fregat F 105 (2005), śmigłowców wielozadaniowych NH90 (2006, [Pierwszy NH90 NFH Step B dla Włoch](#), 2013-11-12) i ppk Spike (2006, [Hiszpania kupuje Spike-ER](#), 2008-01-29).

Powiązane wiadomości

[Nowy Orlik poleci do Marakeszu \(2013-12-12\)](#)

[Hiszpania kupuje Spike-ER \(2008-01-29\)](#)

[Spike-ER dla hiszpańskich śmigłowców Tigre \(2007-12-12\)](#)

[Saudyjczycy i hiszpańskie Leopardy \(2010-11-03\)](#)

[Zespoły napędowe dla bwp Pizarro \(2013-10-11\)](#)

[Remonty SKO Pizarro \(2013-04-04\)](#)

[Zwycięstwo General Dynamics \(2010-03-23\)](#)

[Scout SV od 2020? \(2012-05-28\)](#)

[Indra wyremontuje Pizarro \(2013-06-14\)](#)

[Remonty SKO Pizarro \(2013-04-04\)](#)

[Koniec działań ASPUHEL i HELISAF \(2013-10-17\)](#)

[Pierwsza misja hiszpańskich Tigre w Afganistanie \(2013-04-12\)](#)

[Hiszpańskie Tigery już w Afganistanie \(2013-04-02\)](#)

[Pierwszy NH90 NFH Step B dla Włoch \(2013-11-12\)](#)

[Pierwszy NH90 TTH dla Włoch w docelowej konfiguracji \(2013-05-03\)](#)

[Pierwszy NH90 w Afganistanie \(2012-08-26\)](#)

[Hiszpania oferuje Indiom S-80 \(2013-12-01\)](#)

[Scorpene dla Indii dopiero w 2016? \(2013-04-16\)](#)

[Rusza proces zakupu OP Indii \(2008-09-27\)](#)

[Indie ogłoszą przetarg na okręty podwodne \(2010-07-12\)](#)

[INS Chakra w służbie \(2012-04-04\)](#)

[Joint-venture Mazagon Dock Limited \(2012-07-25\)](#)

[Kolejny termin dla INS Arihant \(2013-01-25\)](#)

[Chińskie OP na Oceanie Indyjskim \(2013-04-08\)](#)

[Błędy konstrukcyjne S80 \(2013-05-24\)](#)

[Budowa drugiego S-80 rozpoczęta \(2007-12-19\)](#)

[Oficjalne opóźnienie Scorpene \(2013-07-23\)](#)

[Joint-venture Mazagon Dock Limited \(2012-07-25\)](#)

[Scorpene dla Indii dopiero w 2016? \(2013-04-16\)](#)

[Przetarg na nowe indyjskie OP coraz bliżej \(2013-08-09\)](#)

[Indie ogłoszą przetarg na okręty podwodne \(2010-07-12\)](#)

[Scorpene dla Indii dopiero w 2016? \(2013-04-16\)](#)

[Błędy konstrukcyjne S80 \(2013-05-24\)](#)

Oficjalne opóźnienie Scorpene (2013-07-23)
Ciąg dalszy problemów S-80 (2013-10-21)
Błędy konstrukcyjne S80 (2013-05-24)
Ostatni Alvaro de Bazan poczeka do 2015 (2013-10-03)
SPS Cantabria w Indiach (2013-11-26)
Juan Carlos I w służbie (2010-10-01)
Indyjski przetarg na śmigłowcowce (2011-02-14)
Seul rozważa zakup lekkich lotniskowców (2013-10-28)
SPS Cantabria wraca do Hiszpanii (2013-11-04)
Pierwsze próby Canberry (2013-11-06)
Mniej hiszpańskich A400M w linii (2013-12-05)
Hiszpania zmniejsza zamówienie na A400M? (2013-08-06)
Mniej niemieckich A400M (2011-01-26)
TMB2013: Grizzly nad Seville (2013-05-30)
Pierwszy Atlas w wojsku (2013-08-03)
Korea Pd. chce kupić tankowce (2013-08-13)
Początek budowy KC-46A (2013-06-30)
Trzeci MRTT dla ZEA (2013-08-06)
Intensywne próby Voyagera (2013-10-08)
Eurofightery na Falklandach (2009-10-27)
Oblot pierwszego A330-200 MRTT dla RAF (2010-09-16)
A330 MRTT dla trzech (2011-03-24)
Certyfikat dla FSTA (2011-09-16)
Ostatni lot VC10 (2013-09-22)
Co z hiszpańskim budżetem obronnym? (2013-11-14)
Ostatni Alvaro de Bazan poczeka do 2015 (2013-10-03)
