

Przetarg na lekkie śmigłowce dla MO FR

#Lotnictwo wojskowe 22 lutego 2012

Ministerstwo obrony FR ogłosiło, że zamierza kupić 45 lekkich śmigłowców wielozadaniowych za ponad 6 mld rubli. Wszystko wskazuje na to, że przetarg wygra Eurocopter.



Według informacji, które ukazały się 17 lutego na stronie MO FR, przetarg ma dotyczyć 15 śmigłowców jednosilnikowych i 30 dwusilnikowych. Muszą one mieć certyfikat MAK (Mieżgosudarstwienyj awiacionnyj komitet). Śmigłowce mają pełnić funkcje łącznikowe i transportowe. Zgłoszenia oferentów będą przyjmowane do 11 marca 2012. Resort chce na nie przeznaczyć 6,06 mld rubli (ponad 200 mln USD).

Elektroniczna aukcja ma odbyć się już 19 marca 2012.

Wymagany ciężar startowy śmigłowców jednosilnikowych wynosi 2,4 t, a udźwig co najmniej 1,4 t. Minimalny resurs do pierwszego remontu silnika to 4 tys. h. Śmigłowiec musi być dostosowany do eksploatacji w temperaturach od -40 do 50°C. Wymagana prędkość maksymalna wynosi 280 km/h, wznoszenie 9-12 m/s, a zasięg 600 km.

W wypadku śmigłowców dwusilnikowych maksymalny ciężar startowy nie może być mniejszy niż 2,6 t (2,8 t z ładunkiem na podwieszeniu zewnętrznym), a udźwig 1,1 t. Prędkość maksymalna ma przekraczać 270 km/h, wznoszenie 7-9 m/s, a zasięg 700 km. Wymagania eksploatacyjne są podobne, jak w wypadku śmigłowców jednomiejscowych.

Wybrane śmigłowce mają być wyposażone w standardowe środki łączności i wyposażenie pokładowe. Powinny zostać dostarczone do ośrodka w Torzku (jednostka wojskowa 62632-D). Pierwsze 4 już 25 listopada. Dostawca ma zapewnić gwarancyjną

eksploatację śmigłowców przez 2 lata i tysiąc godzin nalotu. Ma też dostarczyć części zapasowe wystarczające na 20-letnią eksploatację.

Według ocen analityków, jest bardzo prawdopodobne, że resort obrony FR kupi śmigłowce zagraniczne. Z dostępnych w FR śmigłowców jednosilnikowych, wymagania przetargu spełnia w pewnym stopniu Mi-34S1 (certyfikat na napęd ma otrzymać dopiero za kilka tygodni, dopiero potem może zostać uruchomiona produkcja seryjna), a z dwusilnikowych Ka-226T i Ansat (przekracza wymaganą masę własną - 2 t wobec wymaganych 1,6 i zużycie paliwa - 200 kg/h zamiast 190). Nie budzą one jednak entuzjazmu rosyjskich wojskowych i są jeszcze dopracowywane ([Prototyp Ka-226T w akcji](#), 2011-11-29). Zakupy niewielkich ilości Ka-226T trwają - w styczniu do Torżku przybyły 4 śmigłowce tego typu. Łącznie do 2020 ma ich być ok. 30.

Faworytem przetargu wydaje się być Eurocopter. Jego śmigłowce są w FR dość popularne ([EC135 z rosyjską awioniką](#), 2010-09-15), powstają ośrodki serwisowe, w przyszłości możliwa jest też produkcja w którymś rosyjskim ośrodku. Wśród śmigłowców jednosilnikowych w grę wchodzi AS350 lub AS550, a wśród dwusilnikowych AS355 lub AS555. Według nieoficjalnych informacji, MO FR może ich kupić łącznie ponad 100.

Minister obrony Anatolij Sierdiukow zakazał swym podwładnym komentowania wymagań przetargu. Nieoficjalnie, przedstawiciele WWS FR mówią, że zawyżyli wymagania, by stymulować rodzimy przemysł śmigłowcowy. Przedstawiciele biura Eurocoptera w Moskwie też nie chcą komentować sytuacji.

Warto dodać, że w Indiach trwa przetarg na dostawę 197 lekkich śmigłowców ([Rosjanie zaproponują Ka-226T](#), 2012-02-12). Ka-226T rywalizuje w nim z AS350/355. Decyzja MO FR o zakupie Eurocopterów może osłabić pozycję rosyjskiego śmigłowca.



Według informacji, które ukazały się 17 lutego na stronie MO FR, przetarg ma dotyczyć 15 śmigłowców jednosilnikowych i 30 dwusilnikowych. Muszą one mieć certyfikat MAK (Mieżgosudarstwiennyj awiacionnyj komitet). Śmigłowce mają pełnić funkcje łącznikowe i transportowe. Zgłoszenia oferentów będą przyjmowane do 11 marca 2012. Resort chce na nie przeznaczyć 6,06 mld rubli (ponad 200 mln USD). Elektroniczna aukcja ma odbyć się już 19 marca 2012.

Wymagany ciężar startowy śmigłowców jednosilnikowych wynosi 2,4 t, a udźwig co najmniej 1,4 t. Minimalny resurs do pierwszego remontu silnika to 4 tys. h. Śmigłowiec musi być dostosowany do eksploatacji w temperaturach od -40 do 50oC. Wymagana prędkość maksymalna wynosi 280 km/h, wznoszenie 9-12 m/s, a zasięg 600 km.

W wypadku śmigłowców dwusilnikowych maksymalny ciężar startowy nie może być mniejszy niż 2,6 t (2,8 t z ładunkiem na podwieszeniu zewnętrznym), a udźwig 1,1 t. Prędkość maksymalna ma przekraczać 270 km/h, wznoszenie 7-9 m/s, a zasięg 700 km. Wymagania eksploatacyjne są podobne, jak w wypadku śmigłowców jednomiejscowych.

Wybrane śmigłowce mają być wyposażone w standardowe środki łączności i wyposażenie pokładowe. Powinny zostać dostarczone do ośrodka w Torżku (jednostka wojskowa 62632-D). Pierwsze 4 już 25 listopada. Dostawca ma zapewnić gwarancyjną eksploatację śmigłowców przez 2 lata i tysiąc godzin nalotu. Ma też dostarczyć części zapasowe wystarczające na 20-letnią eksploatację.

Według ocen analityków, jest bardzo prawdopodobne, że resort obrony FR kupi śmigłowce zagraniczne. Z dostępnych w FR śmigłowców jednosilnikowych, wymagania przetargu spełnia w pewnym stopniu Mi-34S1 (certyfikat na napęd ma otrzymać dopiero za kilka tygodni, dopiero potem może zostać uruchomiona produkcja seryjna), a z dwusilnikowych Ka-226T i Ansat (przekracza wymaganą masę własną - 2 t wobec wymaganych 1,6 i zużycie paliwa - 200 kg/h zamiast 190). Nie budzą one jednak entuzjazmu rosyjskich wojskowych i są jeszcze dopracowywane ([Prototyp Ka-226T w akcji](#), 2011-11-29). Zakupy niewielkich ilości Ka-226T trwają - w styczniu do Torżku przybyły 4 śmigłowce tego typu. Łącznie do 2020 ma ich być ok. 30.

Faworytem przetargu wydaje się być Eurocopter. Jego śmigłowce są w FR dość popularne ([EC135 z rosyjską awioniką](#), 2010-09-15), powstają ośrodki serwisowe, w przyszłości możliwa jest też produkcja w którymś rosyjskim ośrodku. Wśród śmigłowców jednosilnikowych w grę wchodzi AS350 lub AS550, a wśród dwusilnikowych AS355 lub AS555. Według nieoficjalnych informacji, MO FR może ich kupić łącznie ponad 100.

Minister obrony Anatolij Sierdiukow zakazał swym podwładnym komentowania wymagań przetargu. Nieoficjalnie, przedstawiciele WWS FR mówią, że zawyżyli wymagania, by stymulować rodzimy przemysł śmigłowcowy. Przedstawiciele biura Eurocoptera w Moskwie też nie chcą komentować sytuacji.

Warto dodać, że w Indiach trwa przetarg na dostawę 197 lekkich śmigłowców ([Rosjanie zaproponują Ka-226T](#), 2012-02-12). Ka-226T rywalizuje w nim z AS350/355. Decyzja MO FR o zakupie Eurocopterów może osłabić pozycję rosyjskiego śmigłowca.

Powiązane wiadomości

[Przetarg na lekkie śmigłowce dla MO FR \(2012-02-22\)](#)

[EC135 z rosyjską awioniką \(2010-09-15\)](#)

[Prototyp Ka-226T w akcji \(2011-11-29\)](#)

[Rosjanie zaproponują Ka-226T \(2012-02-12\)](#)

[Indie kupują 197 śmigłowców Fennec \(2007-10-08\)](#)

[Indie nie kupią śmigłowców Eurocoptera \(2007-12-06\)](#)

[EADS podejrzany o korupcję w Indiach \(2007-12-03\)](#)

[Niechciany Dhruv \(2011-05-26\)](#)

[Prototyp Ka-226T w akcji \(2011-11-29\)](#)