

Tankowce USAF - trzecie podejście

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 8 sierpnia 2008

6 sierpnia Pentagon wystosował zmienioną wersję zapytania ofertowego do grup przemysłowych, kierowanych przez Boeinga i Northrop Grummana, dotyczących pozyskania łącznie 179 powietrznych tankowców dla US Air Force.

Porównanie sylwetek KC-30 (kolor pomarańczowy), KC-767 (niebieski) i KC-135 (szary).

W ten sposób rozpoczęła się trzecia odsłona przetargu. Pierwsza, zakończyła się zwycięstwem Boeinga w 2002, który oferował wówczas tankowce na bazie B767. Z powodu skandalu korupcyjnego wyniki procesu unieważniono w styczniu 2006.

Drugi przetarg wygrał w lutym 2008 Northrop Grumman, który wraz z europejskim EADS zaproponował KC-30, pochodną Airbusa A330-200MRTT (zobacz: [Tankowiec USAF od Airbusa!](#)), pokonując Boeinga KC-767. Wybrany samolot otrzymał już nawet od wojsk lotniczych oznaczenie KC-45A, jednak protest konkurenta - który wytknął istotne nieprawidłowości w sposobie prowadzenia negocjacji - doprowadziły do kolejnego unieważnienia wyników (zobacz: [Przetarg na tankowce został anulowany](#)).

Obecny przetarg będzie odbywał się zgodnie ze zmienionymi wymogami, by zaspokoić żądania instytucji kontrolnych. Dotyczy to przede wszystkim oceny kosztów zakupu i użytkowania samolotu nie przez 25 a 40 lat, czyli przez cały, planowany okres wykorzystywania nowych tankowców.

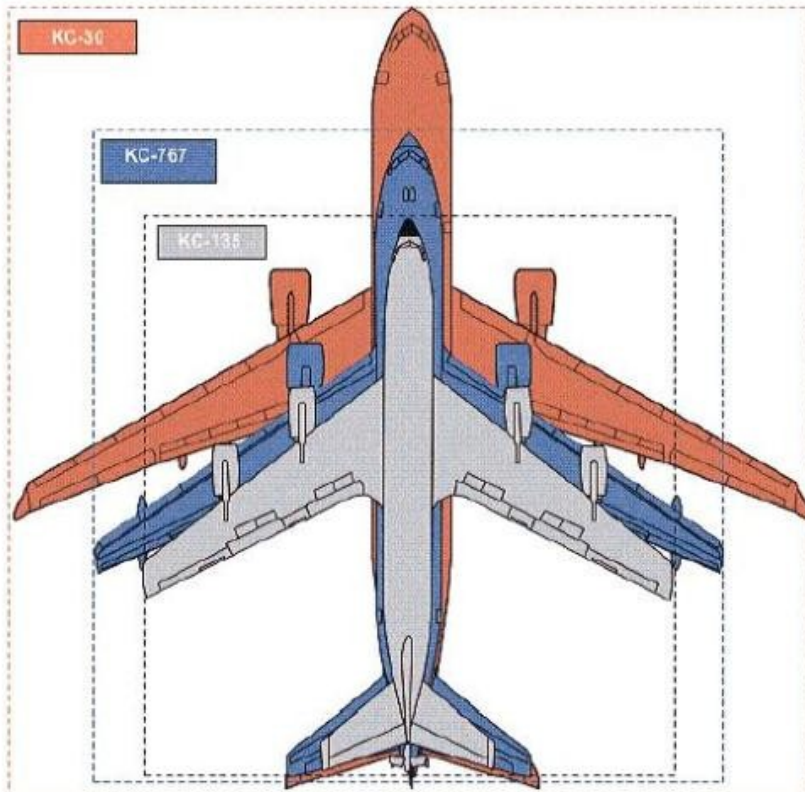
Jednocześnie członkowie komisji przetargowej mają zwracać większą uwagę na zapas zabieranego paliwa, a mniejszą na przystosowanie do operowania w strefie działań wojennych, udźwig czy uniwersalność zastosowań (tankowce mogą być przebudowane na samoloty transportowe czy sanitarne).

Ten pierwszy czynnik (koszty użytkowania) faworyzuje mniejszego Boeinga (masa pustego samolotu 82 t, wobec 120 t Airbusa; mniejsze koszty przebudowy infrastruktury lotniskowej), natomiast drugi - KC-30. Konstrukcja europejska może bowiem zabrać na pokład 112 t, wobec 91 t w przypadku Boeinga. Dodać należy, że większe są również: udźwig towarów, liczba przewożonych żołnierzy czy rannych.

Bardzo istotne są również kwestie gospodarcze. KC-767 może być produkowany w 85% z podzespołów amerykańskich (pozostali poddostawcy to Japonia - 9%, Włochy - 3% i Wielka Brytania - 1%), natomiast KC-30, przynajmniej w pierwszej fazie produkcji, jedynie w 58% (reszta przypadnie na podzespoły z Niemiec - 15%, Francji - 13%, Wielkiej Brytanii - 8% i Hiszpanii - 6%). Liczby te, przy wartości wieloletniego

programu, szacowanej na 35-40 mld USD, ma duże znaczenie.

W związku z tym, że przetarg ograniczy się do ostatniej fazy negocjacji, powinien zakończyć się jeszcze w 2008, a więc przed opuszczeniem Białego Domu przez ekipę George`a Busha. Pentagon dopuszcza jednak wydłużenie tego terminu.



Porównanie sylwetek KC-30 (kolor pomarańczowy), KC-767 (niebieski) i KC-135 (szary). Biorąc pod uwagę jedynie masę zabieranego paliwa, KC-767 nie czyni niemal w ogóle różnicy w stosunku do KC-135. Obecnie wykorzystywane tankowce w wersji R zabierają również 90 t paliwa. Nowe i starą konstrukcję dzieli jednak przepaść, jeżeli chodzi o usterkowość i - przede wszystkim - ilość zużywanego paliwa

W ten sposób rozpoczęła się trzecia odsłona przetargu. Pierwsza, zakończyła się zwycięstwem Boeinga w 2002, który oferował wówczas tankowce na bazie B767. Z powodu skandalu korupcyjnego wyniki procesu unieważniono w styczniu 2006.

Drugi przetarg wygrał w lutym 2008 Northrop Grumman, który wraz z europejskim EADS zaproponował KC-30, pochodną Airbusa A330-200MRTT (zobacz: [Tankowiec USAF od Airbusa!](#)), pokonując Boeinga KC-767. Wybrany samolot otrzymał już nawet od wojsk lotniczych oznaczenie KC-45A, jednak protest konkurenta - który wytknął istotne nieprawidłowości w sposobie prowadzenia negocjacji - doprowadziły do kolejnego unieważnienia wyników (zobacz: [Przetarg na tankowce został anulowany](#)).

Obecny przetarg będzie odbywał się zgodnie ze zmienionymi wymogami, by zaspokoić żądania instytucji kontrolnych. Dotyczy to przede wszystkim oceny kosztów zakupu i użytkowania samolotu nie przez 25 a 40 lat, czyli przez cały, planowany okres wykorzystywania nowych tankowców.

Jednocześnie członkowie komisji przetargowej mają zwracać większą uwagę na zapas zabieranego paliwa, a mniejszą na przystosowanie do operowania w strefie działań

wojennych, udźwig czy uniwersalność zastosowań (tankowce mogą być przebudowane na samoloty transportowe czy sanitarne).

Ten pierwszy czynnik (koszty użytkowania) faworyzuje mniejszego Boeinga (masa pustego samolotu 82 t, wobec 120 t Airbusa; mniejsze koszty przebudowy infrastruktury lotniskowej), natomiast drugi - KC-30. Konstrukcja europejska może bowiem zabrać na pokład 112 t, wobec 91 t w przypadku Boeinga. Dodać należy, że większe są również: udźwig towarów, liczba przewożonych żołnierzy czy rannych.

Bardzo istotne są również kwestie gospodarcze. KC-767 może być produkowany w 85% z podzespołów amerykańskich (pozostali poddostawcy to Japonia - 9%, Włochy - 3% i Wielka Brytania - 1%), natomiast KC-30, przynajmniej w pierwszej fazie produkcji, jedynie w 58% (reszta przypadnie na podzespoły z Niemiec - 15%, Francji - 13%, Wielkiej Brytanii - 8% i Hiszpanii - 6%). Liczby te, przy wartości wieloletniego programu, szacowanej na 35-40 mld USD, ma duże znaczenie.

W związku z tym, że przetarg ograniczy się do ostatniej fazy negocjacji, powinien zakończyć się jeszcze w 2008, a więc przed opuszczeniem Białego Domu przez ekipę George`a Busha. Pentagon dopuszcza jednak wydłużenie tego terminu.

Powiązane wiadomości

[Tankowce USAF - trzecie podejście \(2008-08-08\)](#)

[Tankowiec USAF od Airbusa! \(2008-03-01\)](#)

[Trwają manewry wokół tankowców dla USAF \(2007-10-29\)](#)

[Wybór samolotu tankującego USAF w marcu \(2008-02-13\)](#)

[Przetarg na tankowce został anulowany \(2008-07-11\)](#)

[Rezygnacja szefów USAF \(2008-06-05\)](#)

[Szczegóły raportu GAO \(2008-06-27\)](#)

[GAO uwzględnia protest Boeinga \(2008-06-19\)](#)