

Tajemnice Kestlera

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 27 marca 2009

Od dwóch miesięcy w USA trwa formalna procedura weryfikacji kontraktu, na dostawy śmigłowców prezydenckich, które będą 2 razy droższe, niż zakładano. VH-71 Kestler znalazł jednak obrońcę w osobie senatora Johna Murtha, który twierdzi, że powodem przekroczenia budżetu są nierealne wymagania służb specjalnych.

Lot pierwszego prototypu VH-71 odbył się bez większych problemów. Poważne kłopoty :

VH-71, będący wariantem śmigłowca AgustaWestland AW101, ma zastąpić 30-letnie VH-3 Sea Kingi i nieco młodsze VH-60N WhiteHawki.

W styczniu 2005 departament obrony podpisał umowę o dostawie łącznie 28 śmigłowców, w tym 23 seryjnych. Wartość kontraktu ustalono na 6,1 mld USD. Pierwsze maszyny seryjne miały trafić do Marine Helicopter Squadron One już w 2008. Na razie jednak ciągle trwają próby prototypów.

O wiele poważniejszym problemem jest jednak przekroczenie kosztów. Obecnie są one szacowane na 13 mld USD, co czyniłoby seryjne śmigłowce najdroższymi wiroplątami w historii awiacji (cena jednostkowa to ponad 460 mln USD!).

Nic dziwnego, że pod koniec stycznia bieżącego roku zapoczątkowywano formalną procedurę weryfikacji kontraktu w oparciu o Nowelizację Nunn-McCurdy. Stanowi ona, że w przypadku znacznego przekroczenia budżetu programu wojskowego, jest on kasowany, chyba, że odbiorca uzasadni, że zakup sprzętu jest konieczny z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa (zobacz: [Chmury nad VH-71](#)).

W obronie Kestlera wypowiedział się już zdawkowo prezydent Barack Obama. Jednak dopiero wpływowy republikański senator, John Murtha ujawnił, że przekroczenie kosztów nie jest tylko winą producenta - zespołu przemysłowego Lockheed Martina - ale służb specjalnych, które wymagają integracji wielu dodatkowych systemów pokładowych.

Dotyczy to m.in. specjalnych urządzeń łączności satelitarnej i nadajników radiowych dużej mocy, systemów samoobrony czy znacznego wzmocnienia kadłuba. *Śmigłowiec nie uniósłby się w powietrze, gdyby zamontować w nim wszystko to, czego chcą służby specjalne*, stwierdził obrazowo Murtha.

Dodał, że rozwiązaniem jest znaczne zmniejszenie wymagań technicznych, do poziomu, który umożliwiłby zakończenie programu. Jednocześnie zapewniłoby to

znaczące obniżenie kosztów.



Lot pierwszego prototypu VH-71 odbył się bez większych problemów. Poważne kłopoty zaczęły się dopiero w czasie doposażenia kolejnych prototypów. Według senatora Murtha, przyszły użytkownik i służby specjalne stawiają przed konstrukcją za wysokie, nierealne wymagania / Zdjęcie: Lockheed Martin

VH-71, będący wariantem śmigłowca AgustaWestland AW101, ma zastąpić 30-letnie VH-3 Sea Kingi i nieco młodsze VH-60N WhiteHawki.

W styczniu 2005 departament obrony podpisał umowę o dostawie łącznie 28 śmigłowców, w tym 23 seryjnych. Wartość kontraktu ustalono na 6,1 mld USD. Pierwsze maszyny seryjne miały trafić do Marine Helicopter Squadron One już w 2008. Na razie jednak ciągle trwają próby prototypów.

O wiele poważniejszym problemem jest jednak przekroczenie kosztów. Obecnie są one szacowane na 13 mld USD, co czyniłoby seryjne śmigłowce najdroższymi wiroplątami w historii awiacji (cena jednostkowa to ponad 460 mln USD!).

Nic dziwnego, że pod koniec stycznia bieżącego roku zapoczątkowywano formalną procedurę weryfikacji kontraktu w oparciu o Nowelizację Nunn-McCurdy. Stanowi ona, że w przypadku znacznego przekroczenia budżetu programu wojskowego, jest on kasowany, chyba, że odbiorca uzasadni, że zakup sprzętu jest konieczny z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa (zobacz: [Chmury nad VH-71](#)).

W obronie Kestlera wypowiedział się już zdawkowo prezydent Barack Obama. Jednak dopiero wpływowy republikański senator, John Murtha ujawnił, że przekroczenie kosztów nie jest tylko winą producenta - zespołu przemysłowego Lockheed Martina - ale służb specjalnych, które wymagają integracji wielu dodatkowych systemów pokładowych.

Dotyczy to m.in. specjalnych urządzeń łączności satelitarnej i nadajników radiowych dużej mocy, systemów samoobrony czy znacznego wzmocnienia kadłuba. *Śmigłowiec nie uniósłby się w powietrze, gdyby zamontować w nim wszystko to, czego chcą służby*

specjalne, stwierdził obrazowo Murhta.

Dodał, że rozwiązaniem jest znaczne zmniejszenie wymagań technicznych, do poziomu, który umożliwiłby zakończenie programu. Jednocześnie zapewniłoby to znaczne obniżenie kosztów.

Powiązane wiadomości

[Tajemnice Kestlera \(2009-03-27\)](#)

[Chmury nad VH-71 \(2009-01-30\)](#)

[ARH-70A skasowany \(2008-10-17\)](#)

[Mniej śmigłowców Bell ARH-70 \(2007-12-18\)](#)

[ARH-70 do likwidacji? \(2008-07-11\)](#)

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