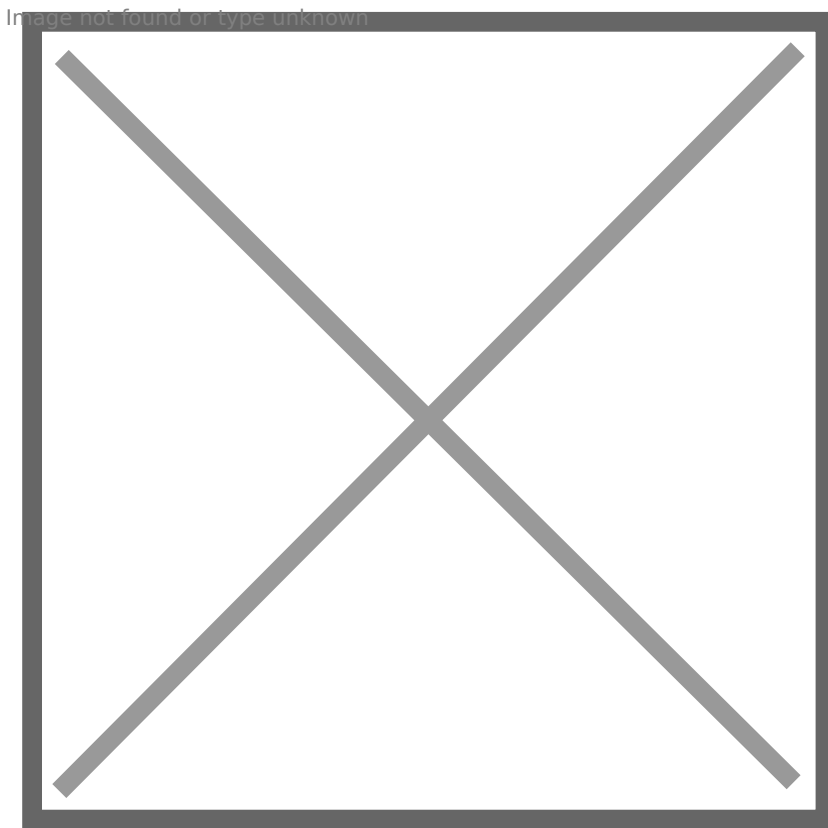


Amerykanie blokują rozwój T-50

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 16 stycznia 2009

USA, jako udziałowiec programu samolotu szkolenia zaawansowanego T-50, nie zgodziły się ostatecznie na zastosowanie radiolokatora z aktywną, elektronicznie skanowaną matrycą (AESA) w wersji bojowej - FA-50.



Lockheed Martin uznał, że zmodernizowany T-50 z radarem z aktywną matrycą, skanowaną elektronicznie (AESA) będzie zbyt dużą konkurencją dla kończących swój rozwój myśliwców F-16. Po blisko dwóch latach negocjacji Koreańczycy musieli zgodzić się na zastosowanie radiolokatora z anteną sterowaną mechanicznie. Zamiast planowanego radaru brytyjskiego (produkowanego przez włoską Selex Galileo) Vixen

500E, na FA-50 będzie mógł być montowany znacznie mniej nowoczesny izraelski radar IAI Elta EL/M-2032. Koreańczycy uzyskali jedynie zgodę na jego zintegrowanie z systemami pokładowymi przez amerykańską ITT Defense. Ma ona udostępnić przy tym część kodów źródłowych. Koreańczycy, aby dodatkowo nie uzależnić się od Lockheed Martina nie zgodzili się na oferowany przez niego radar APG-67(v)4.

Kontrakt dotyczący budowy dwumiejscowej wersji bojowej samolotu szkolnego T-50 został podpisany w grudniu 2007. Od tego czasu trwały spory dotyczące parametrów samolotu nazwanego FA-50. Pierwotnie przewidywano, że faza rozwojowa zakończy się w 2012, a produkcja seryjna rozpocznie się rok później. Rząd Korei Płd zamówił 60 FA-50, z możliwością powiększenia zamówienia do 150 samolotów. Dziś wiadomo, że prace rozwojowe potrwać co najmniej do 2016.

Według analiz z 2007, program rozwojowy FA-50 miał kosztować 439,4 mld wonów (ok. 330 mln USD). Kwota ta obejmowała przebudowanie 4 T-50 na prototypy FA-50 oraz zbudowanie zaplecza logistycznego.

Koreańczycy uważają, że amerykańska blokada spowoduje, że FA-50 nie będzie spełniał wymagań stawianych samolotowi bojowemu, który powinien zostać nowoczesny do co najmniej 2030 i współpracować z planowanymi do budowy bezpilotowcami klasy stealth. Obawiają się też, że na rynkach zagranicznych ich nowy samolot będzie przegrywał ze zmodernizowanymi szwedzkimi Gripenami E/F z radarami AESA.

Radar EL/M-2032 zakupiły Indie do samolotów Sea Harrier i rodzimych lekkich myśliwców Tejas. Turcja wykorzystuje je w zmodernizowanych F-4 Phantom. Elta oferuje zmodernizowaną wersję radaru - EL-M-2052 AESA z nową anteną. Amerykanie nie zgodzili się na wykorzystanie w FA-50 także tego urządzenia.

Produkowany przez Korean Aerospace Industries (KAI) T-50 powstał w ramach offsetu przy zakupie przez Koreę 180 myśliwców F-16. W koreańskim lotnictwie wojskowym ma zastąpić przestarzałe T-38A i F-5B. Udział KAI w pracach (a tym samym dochodach z nich) nad T-50 wynosi 44%, pozostałe 55% ma Lockheed Martin (1% przypada na inne wytwórnie). Program, którego wartość jest szacowana na 2,1 mld USD, jest zaś w 70% finansowany przez Koreę Płd., w 17% przez KAI, a zaledwie w 13% przez Lockheed Martina.

Od 2005 trwają dostawy seryjnych T-50 dla koreańskich wojsk lotniczych (początkowa cena katalogowa samego samolotu była szacowana na 21 mln USD). Samolotem nie jest zainteresowane amerykańskie lotnictwo wojskowe. USAF zdecydowały o modernizacji T-38. T-50 został zaprojektowany jako samolot naddźwiękowy, co powoduje, że jest on stosunkowo drogi w eksploatacji.

KAI jest przedsiębiorstwem państwowym, które powstało w 1999 w wyniku konsolidacji Samsung Aerospace, Daewoo Heavy Industries i Hyundai Aerospace. W 2000 rząd koreański ustanowił KAI jedynym ośrodkiem rozwojowym (we współpracy z odpowiednimi agencjami i instytutami) i produkcyjnym samolotów wojskowych i cywilnych. Zobowiązał się przy tym do finansowania w co najmniej 50% nowych programów badawczo-rozwojowych. W 100% finansuje zaś programy logistyczne KAI.



Lockheed Martin uznał, że zmodernizowany T-50 z radarem z aktywną matrycą, skanowaną elektronicznie (AESA) będzie zbyt dużą konkurencją dla kończących swój rozwój myśliwców F-16. Po blisko dwóch latach negocjacji Koreańczycy musieli zgodzić na zastosowanie radiolokatora z anteną sterowaną mechanicznie. Zamiast planowanego radaru brytyjskiego (produkowanego przez włoską Selex Galileo) Vixen 500E, na FA-50 będzie mógł być montowany znacznie mniej nowoczesny izraelski radar IAI Elta EL/M-2032. Koreańczycy uzyskali jedynie zgodę na jego zintegrowanie z systemami pokładowymi przez amerykańską ITT Defense. Ma ona udostępnić przy tym część kodów źródłowych. Koreańczycy, aby dodatkowo nie uzależnić się od Lockheed Martina nie zgodzili się na oferowany przez niego radar APG-67(v)4.

Kontrakt dotyczący budowy dwumiejscowej wersji bojowej samolotu szkolnego T-50 został podpisany w grudniu 2007. Od tego czasu trwały spory dotyczące parametrów samolotu nazwanego FA-50. Pierwotnie przewidywano, że faza rozwojowa zakończy się w 2012, a produkcja seryjna rozpocznie się rok później. Rząd Korei Płd zamówił 60 FA-50, z możliwością powiększenia zamówienia do 150 samolotów. Dziś wiadomo, że prace rozwojowe potrwać co najmniej do 2016.

Według analiz z 2007, program rozwojowy FA-50 miał kosztować 439,4 mld wonów (ok. 330 mln USD). Kwota ta obejmowała przebudowanie 4 T-50 na prototypy FA-50 oraz zbudowanie zaplecza logistycznego.

Koreańczycy uważają, że amerykańska blokada spowoduje, że FA-50 nie będzie spełniał wymagań stawianych samolotowi bojowemu, który powinien zostać nowoczesny do co najmniej 2030 i współpracować z planowanymi do budowy bezpilotowcami klasy stealth. Obawiają się też, że na rynkach zagranicznych ich nowy samolot będzie przegrywał ze zmodernizowanymi szwedzkimi Gripenami E/F z radarami AESA.

Radar EL/M-2032 zakupiły Indie do samolotów Sea Harrier i rodzimych lekkich myśliwców Tejas. Turcja wykorzystuje je w zmodernizowanych F-4 Phantom. Elta oferuje zmodernizowaną wersję radaru - EL-M-2052 AESA z nową anteną. Amerykanie nie zgodzili się na wykorzystanie w FA-50 także tego urządzenia.

Produkowany przez Korean Aerospace Industries (KAI) T-50 powstał w ramach offsetu przy zakupie przez Koreę 180 myśliwców F-16. W koreańskim lotnictwie wojskowym ma zastąpić przestarzałe T-38A i F-5B. Udział KAI w pracach (a tym samym dochodach z nich) nad T-50 wynosi 44%, pozostałe 55% ma Lockheed Martin (1% przypada na inne wytwórnie). Program, którego wartość jest szacowana na 2,1 mld USD, jest zaś w 70% finansowany przez Koreę Płd., w 17% przez KAI, a zaledwie w 13% przez Lockheed Martina.

Od 2005 trwają dostawy seryjnych T-50 dla koreańskich wojsk lotniczych (początkowa cena katalogowa samego samolotu była szacowana na 21 mln USD). Samolotem nie jest zainteresowane amerykańskie lotnictwo wojskowe. USAF zdecydowały o modernizacji T-38. T-50 został zaprojektowany jako samolot naddźwiękowy, co powoduje, że jest on stosunkowo drogi w eksploatacji.

KAI jest przedsiębiorstwem państwowym, które powstało w 1999 w wyniku konsolidacji Samsung Aerospace, Daewoo Heavy Industries i Hyundai Aerospace. W 2000 rząd koreański ustanowił KAI jedynym ośrodkiem rozwojowym (we współpracy z odpowiednimi agencjami i instytucjami) i produkcyjnym samolotów wojskowych i cywilnych. Zobowiązał się przy tym do finansowania w co najmniej 50% nowych programów badawczo-rozwojowych. W 100% finansuje zaś programy logistyczne KAI.