

Umowa o indyjskich C-17

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 16 czerwca 2011

Przedstawiciele Boeinga poinformowali wczoraj o podpisaniu umowy, dotyczącej zakupu przez Indie 10 samolotów transportowych C-17. To największy kontrakt eksportowy Globemasterów III.

Samolot o maksymalnej masie startowej 585 t, ma ładowność do 77,5 t, przy czym jest

W odróżnieniu od większości innych, zagranicznych użytkowników C-17 (Kanady, Wielkiej Brytanii, Kataru, ZEA, Australii i - kolektywnie - krajów NATO), Indie kupują duże samoloty transportowe głównie pod kątem potrzeb krajowych. Wymaga tego ewentualny, szybki przerzut wojsk na rozciągające się na tysiące km granice z Chinami i Pakistanem, również z bardzo odległych garnizonów na południu subkontynentu. Możliwość uczestniczenia z misjach zagranicznych odgrywa na tym tle niewielką rolę.

C-17 został wybrany, jako preferowana konstrukcja, przez komisję wojsk lotniczych w połowie 2009. Kolejne dwa lata wypełnił proces trudnych negocjacji. Ostatecznie na początku czerwca bieżącego roku rząd w New Dehli wydał zgodę na zatwierdzenie kontraktu (zobacz: [Zgoda na indyjskie C-17](#)). Jego wczorajsze podpisanie były już tylko formalnością.

Szczegóły porozumienia nie zostały na razie ujawnione. Przedstawiciele Boeinga poinformowali jedynie, że dostawy zostaną zrealizowane w latach 2013-2014. Z wcześniejszych, nieoficjalnych doniesień wynika, że wartość przedsięwzięcia - wraz z pakietem serwisowym i szkoleniowym - wyniesie ponad 4 mld USD.



Samolot o maksymalnej masie startowej 585 t, ma ładowność do 77,5 t, przy czym jest zdolny transportować czołgi podstawowe. Może lądować na słabo przygotowanych lotniskach. 4 silniki Pratt & Whitney F117-PW-100 o ciągu 180 kN każdy, zapewniają prędkość przelotową 830 km/h i zasięg 4480 km. Większy zasięg i udźwig zdecydowały o zwycięstwie nad rosyjskimi Il-ami 76, niezdolnymi do zabrania na pokład czołgów typu Arjun, o masie ponad 58 t / Zdjęcie: USAF

W odróżnieniu od większości innych, zagranicznych użytkowników C-17 (Kanady, Wielkiej Brytanii, Kataru, ZEA, Australii i - kolektywnie - krajów NATO), Indie kupują duże samoloty transportowe głównie pod kątem potrzeb krajowych. Wymaga tego ewentualny, szybki przerzut wojsk na rozciągające się na tysiące km granice z Chinami i Pakistanem, również z bardzo odległych garnizonów na południu subkontynentu. Możliwość uczestniczenia z misjach zagranicznych odgrywa na tym tle niewielką rolę.

C-17 został wybrany, jako preferowana konstrukcja, przez komisję wojsk lotniczych w połowie 2009. Kolejne dwa lata wypełnił proces trudnych negocjacji. Ostatecznie na początku czerwca bieżącego roku rząd w New Dehli wydał zgodę na zatwierdzenie kontraktu (zobacz: [Zgoda na indyjskie C-17](#)). Jego wczorajsze podpisanie były już tylko formalnością.

Szczegóły porozumienia nie zostały na razie ujawnione. Przedstawiciele Boeinga poinformowali jedynie, że dostawy zostaną zrealizowane w latach 2013-2014. Z wcześniejszych, nieoficjalnych doniesień wynika, że wartość przedsięwzięcia - wraz z pakietem serwisowym i szkoleniowym - wyniesie ponad 4 mld USD.

Powiązane wiadomości

[Umowa o indyjskich C-17 \(2011-06-16\)](#)

[Zgoda na indyjskie C-17 \(2011-06-06\)](#)

[Koszt indyjskich Globemasterów \(2010-04-27\)](#)

[Jeszcze o Wenezueli \(2008-05-13\)](#)

[C-17 dla Indii \(2009-11-06\)](#)

[C-17 i M777 na otarcie łez \(2011-05-18\)](#)

[Pegasus nadal zakazany \(2010-01-25\)](#)

[Koszt indyjskich Globemasterów \(2010-04-27\)](#)

[Tylko Rafale i Eurofighter? \(2011-04-28\)](#)