

SAAB I BOEING ROZPOCZYNAJĄ PRACĘ NAD T-X

Szwedzki koncern Saab podpisał z amerykańskim Boeingiem umowę dotyczącą rozpoczęcia prac projektowo-inżynierskich w zakresie budowy samolotów szkolenia zaawansowanego T-X dla US Air Force.

Kontrakt między firmami ma wartość 117,6 mln USD, a obowiązywać będzie do 2022 roku. W ramach pierwszej fazy, czyli badawczo-inżynierskiej planowana jest realizacja cyklu projektowego oraz przeprowadzenie certyfikacji wojskowej. Do odbiorcy ma też trafić pięć pierwszych maszyn T-X. Kolejne lata i kontrakty przyniesie mają finansowanie produkcji partii seryjnej.

Zgodnie z ustaleniami, pierwsze samoloty T-X mają zostać dostarczone w roku 2023 do Joint Base San Antonio-Randolph w Teksasie i osiągnąć gotowość operacyjną rok później. Będzie to 5 samolotów i 7 symulatorów o łącznej wartości 813 mln dolarów.

Przypomnijmy, że samolot konsorcjum Boeing-Saab został ogłoszony przez Departament Stanu zwycięzcą programu nowej maszyny szkolno-treningowej T-X dla US Air Force. Wartość kontraktu na 351 maszyn i 46 symulatorów to 9,2 mld dolarów. Docelowo zamówienie może sięgnąć 15 mld i objąć ponad 120 dodatkowych maszyn oraz trzykrotnie więcej symulatorów. Montaż wszystkich maszyn odbywać się będzie w zakładach Boeinga w St. Louis.

Realizacja kontraktu nie jest przy tym zagrożona z powodu potencjalnego oprotestowania wyboru przez rywali amerykańsko-szwedzkiego konsorcjum. Zarówno zespół Lockheed Martin-Korean Aerospace Industries, jak i Leonardo DRS ogłosiły w zeszłym tygodniu, że nie będą składać odwołań od decyzji Departamentu Stanu.



Fot. Boeing

Ekspresowe tempo

Szwedzko-amerykański naddźwiękowy samolot treningowy powstał w ekspresowym tempie. Zaprojektowano go i doprowadzono do fazy prototypu, a następnie oblatano, w ciągu zaledwie 36 miesięcy.

Boeing-Saab T-X to naddźwiękowy górnopłat szkolno-treningowy z podwójnym statecznikiem, jednym silnikiem General Electric F404-GE-402 (stosowanym m. in. w F/A-18E/F Super Hornet) i klasyczną kabiną w układzie tandem. Zastosowany układ i cyfrowe sterowanie zapewniają parametry lotu zbliżone do samolotów bojowych 4. i 5. generacji, takie jak wysokie kąty natarcia. Maszyna ma masę startową 5,5 tony, kadłub długości 14,1 m i skrzydła o rozpiętości 10 m; osiąga prędkość ponad 1300 km/h, dysponuje zasięgiem 1840 km i pułapem 50 tys. stóp (ok. 15 km). T-X posiada w pełni cyfrową awionikę, system diagnostyczny i układ sterowania flight-by-wire.

Wartość kontraktu z Boeingiem na 351 maszyn i 46 symulatorów, wraz ze szkoleniem i wsparciem eksploatacji oraz niezbędnym do obsługi sprzętem to 9,2 mld dolarów. To bardzo atrakcyjna cena, szczególnie biorąc pod uwagę fakt, że US Air Force oszacowały wstępnie koszt pozyskania 350 samolotów szkolno-treningowych T-X na około 19 mld dolarów, a w 2016 roku na program planowano przeznaczyć 11 mld dolarów.

Zakup pozwoli wycofać ze służby przestarzałe, pochodzące z lat 60. i początku lat 70. XX wieku, i coraz bardziej zawodne samoloty T-38 Talon. Obecnie amerykańskie siły powietrzne mają w służbie ok. 500 egzemplarzy tych maszyn.