

A C-17 stratégiai szállító repülőgép jövője az egymást keresztező finanszírozási és programdöntések alapján kerül elbírálásra, azonban a Boeing cég meg van győződve arról, hogy egy új rendeléscsomag biztosíthatná a lehetőséget egy rövid fel- és leszállást alkalmazó (STOL) C-17B változat kifejlesztésére.

További rendelések nélkül és a jelenlegi gyártási ütem figyelembevételével az utolsó C-17A 2009 augusztusában fog legördülni a Long Beach-ben (Calif.) lévő szerelősorról. A gyártás folytatására vonatkozó pozitív döntés a cég igazgatói tanácsa részéről akkor várható, ha 2008 első felében a Kongresszus jóváhagyja legalább további 10-14 repülőgép beszerzését.

A C-17 sorsa a Lockheed Martin C-5 és különösen az idősebb C-5A géppark sorsával is kibogozhatatlanul össze van kötve. A Védelmi Minisztérium ez év februárjában döntést hozott, hogy 62 db. C-5A repülőgépen ne kerüljenek kicserélésre a hajtóművek az u.n. Megbízhatóság Növelési és Hajtómű Lecserélési Program (Rehability Enhancement and Reenging Program - RERP) alapján. A RERP program lecsökkentésével, s ezáltal a C-5A repülőgépek egy részének kivonásával felmerülhet az USAF részéről a C-17 géppark növelésének igénye.

A C-17 további gyártásával kapcsolatos végleges döntés előkészítésekor a külföldi megrendelők igényeit is figyelembe kell venni. A Boeing cég C-17 program menedzsere, Jean Chamberlin szerint jelenleg összesen 184 db. C-17 repülőgépet üzemeltetnek: 171-et az USAF-nál, ötöt a RAF-nál, s nyolcat pedig Ausztráliában és Kanadában. Jean Chamberlin szerint az U.S. dollár folytatódó gyengülésének köszönhetően további potenciális eladások várhatók a Közel-Keleten, Indiában és Ázsiában. Bármely további, ideig meghosszabbított gyártás segítené a Boeing törekvését a C-17 stratégiai szállító repülőgép STOL változatának kifejlesztésére, amely az US Hadsereg Jövőbeni Harci Rendszerének (Future Combat System - FCS) támogatását célozná. A döntés előkészítésénél az US Hadsereg részéről tervezett függőleges felszállást és leszállást alkalmazó Közös Nehéz szállító Forgószármvas repülőeszközzel (Joint Heavy - Lift rotorcraft) és a Légierő Fejlett Közös Harci Repülő Rendszerével (Advanced Joint Combat Air System) kapcsolatos koncepciók lehetséges összeolvasztására irányuló törekvésektől is sok függ. Chamberlin arról tájékoztatott, hogy a Boeing cég feladatát az elkövetkező 18 hónapban a megfelelő technológiai beruházások végrehajtása képezi. Szerinte a C-17B koncepció "nagyon életképes", s válasz a 2020-ban szükséges újgenerációs stratégiai szállító repülőeszköz létrehozásával kapcsolatos kihívásra. A cég ismeri a követelményeket, s úgy véli, hogy a C-17 fejlett változata egy új repülőgép árának 20 %-áért ki tudná elégíteni a követelmények 80 %-át. A mintegy 2,5 milliárd USD-re becsült C-17B fejlesztés magába foglalja az új középső kettős futóművet és az ehhez tartozó futó-műgondolat és ajtókat, a nagy felhajtóerő-növelést biztosító módosított fékszárnyakat, a sárkányszerkezet néhány helyen történő megerősítését, valamint a Pratt & Whitney F117 hajtóművek 13 %-kal nagyobb tolóerőt biztosító változatait.

Szembeállítva más megjelenő elképzelésekkel - esetleg az Airbus A 400 M nehéz - szállító-repülőgépet is beleértve - a cég úgy véli, hogy a C-17B biztosítani fogja az olyan növekvő FCS járművek befogadását, mint a Stryker, valamint az olyan mobil eszközök szállítását, mint a 27 tonna - plusz súlyú FCS gyalogsági harci jármű.



A STOL kategóriájú C-17B új középső kettős futóművel, nagyobb tolóerejű hajtóművekkel, valamint két részből álló fékszárnyakkal lesz ellátva.

[Vissza a tartalomhoz >>>](#)