

Włosi stracą kontrakt?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 29 stycznia 2010

Według nieoficjalnych informacji z kręgów ministerstwa obrony ZEA, negocjacje z Alenią Aermacchi, w sprawie szczegółów kontraktu na zakup 48 samolotów szkolno-bojowych M-346, znalazły się w impasie.

M-346 nie rozpoczęły jeszcze służby. Nie jest to konstrukcja sprawdzona. Włosi Anonimowe źródła, zbliżone do kręgów wojskowych w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, twierdzą, że tamtejsze ministerstwo obrony wznowiło rozmowy z przedstawicielami Korea Aerospace Industries, producenta szkolno-bojowego T-50.

Miała to być reakcja na nieudane negocjacje w sprawie szczegółów kontraktu, dotyczącego zakupu 48 samolotów M-346 włoskiej Alenia Aermacchi, z których 20 miało występować w wersji LIFT, 20 jako lekkie samoloty uderzeniowe, a 8 miało trafić do zespołu akrobacyjnego wojsk lotniczych ZEA. Władze wojskowe tego kraju wybrały włoski samolot w lutym ubiegłego roku (zobacz: [M-346 dla ZEA](#)).

Według informatora, w trakcie negocjacji okazało się, że doszło do poważnych rozbieżności, dotyczących charakterystyk samolotu. Miało wyjść na jaw, że Włosi nie zapewnią pewnych zdolności, o których posiadaniu przez M-346 byli przekonani Arabowie w trakcie procedury przetargowej. To z kolei miało doprowadzić do wznowienia rozmów z przedstawicielami KAI, które - według informatora - *doprowadzą szybko do porozumienia*.

Na razie jednak brakuje jakiegokolwiek, oficjalnego potwierdzenia tej wiadomości, zarówno ze strony Alenia Aermacchi, nadrzędnej wobec niej Finmeccanica, ministerstwa obrony ZEA, a także KAI i dostarczającego wielu podzespołów dla T-50 amerykańskiego Lockheed Martina. Może to być więc element taktyki negocjacyjnej ze strony Emiratów.

Gdyby było inaczej, oznaczałoby to ogromne problemy dla Aermacchi. Przedsiębiorstwo to posiada obecnie jedynie stosunkowo niewielkie zamówienie własnych wojsk lotniczych, na łącznie 6 samolotów, z opcją na 9 kolejnych (zobacz: [Pierwsza umowa M-346](#)). Tymczasem nie zakończono jeszcze procesu certyfikacji - choć proces ten jest obecnie finalizowany - ani kosztownej integracji uzbrojenia. Środki na te cele miały pochodzić, przynajmniej częściowo, z transakcji z ZEA.

Image not found or type unknown



M-346 nie rozpoczęły jeszcze służby. Nie jest to konstrukcja sprawdzona. Włosi nie zdążyli również zintegrować z samolotem uzbrojenia. Mogą to być przesłanki do wystąpienia różnic zdań w czasie szczegółowych negocjacji. Na razie jednak nie ma żadnego, oficjalnego potwierdzenia ostatnich doniesień prasowych, o problemach w rozmowach w ZEA / Zdjęcie: Alenia Aermacchi

Anonimowe źródła, zbliżone do kręgów wojskowych w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, twierdzą, że tamtejsze ministerstwo obrony wznowiło rozmowy z przedstawicielami Korea Aerospace Industries, producenta szkolno-bojowego T-50.

Miała to być reakcja na nieudane negocjacje w sprawie szczegółów kontraktu, dotyczącego zakupu 48 samolotów M-346 włoskiej Alenia Aermacchi, z których 20 miało występować w wersji LIFT, 20 jako lekkie samoloty uderzeniowe, a 8 miało trafić do zespołu akrobacyjnego wojsk lotniczych ZEA. Władze wojskowe tego kraju wybrały włoski samolot w lutym ubiegłego roku (zobacz: [M-346 dla ZEA](#)).

Według informatora, w trakcie negocjacji okazało się, że doszło do poważnych rozbieżności, dotyczących charakterystyk samolotu. Miało wyjść na jaw, że Włosi nie zapewnią pewnych zdolności, o których posiadaniu przez M-346 byli przekonani Arabowie w trakcie procedury przetargowej. To z kolei miało doprowadzić do wznowienia rozmów z przedstawicielami KAI, które - według informatora - *doprowadzą szybko do porozumienia*.

Na razie jednak brakuje jakiegokolwiek, oficjalnego potwierdzenia tej wiadomości, zarówno ze strony Alenia Aermacchi, nadrzędnej wobec niej Finmeccanica, ministerstwa obrony ZEA, a także KAI i dostarczającego wielu podzespołów dla T-50 amerykańskiego Lockheed Martina. Może to być więc element taktyki negocjacyjnej ze strony Emiratów.

Gdyby było inaczej, oznaczałoby to ogromne problemy dla Aermacchi. Przedsiębiorstwo to posiada obecnie jedynie stosunkowo niewielkie zamówienie własnych wojsk lotniczych, na łącznie 6 samolotów, z opcją na 9 kolejnych (zobacz: [Pierwsza umowa M-346](#)). Tymczasem nie zakończono jeszcze procesu certyfikacji - choć proces ten jest obecnie finalizowany - ani kosztownej integracji uzbrojenia. Środki na te cele miały pochodzić, przynajmniej częściowo, z transakcji z ZEA.

Powiązane wiadomości

[Włosi stracą kontrakt? \(2010-01-29\)](#)

[M-346 dla ZEA \(2009-02-27\)](#)

[M-346 w konfiguracji produkcyjnej \(2008-04-14\)](#)

[Hawk odpadł z przetargu w Singapurze \(2008-07-15\)](#)

[Indie wstrzymały odbiór Hawków \(2008-06-10\)](#)

[Pierwsza umowa M-346 \(2009-11-11\)](#)