

# Następcy Talonów

#Lotnictwo wojskowe 1 września 2010

**Amerykańskie wojska lotnicze rozpoczęły wstępną procedurę wyboru następcy samolotów szkolnych T-38C Talon. W kręgu zainteresowania znalazły się maszyny dostępne na rynku.**

Talony będą wykorzystywane do 2020. Najmłodsze będą wtedy miały za sobą USAF wykorzystują kilka typów szkolnych statków powietrznych, od szybowców i lekkich samolotów tłokowych DA40 (oznaczenie wojskowe T-52A), po odrzutowe Boeingi T-43 Bobcat, czyli zmodernizowane B737-200, służące do szkolenia nawigatorów.

Podstawowe zadania wypełniają jednak turbośmigłowe T-6A Texan II oraz, służące do szkolenia zaawansowanego, naddźwiękowe T-38C Talon. Ich odmiana AT-38B, wykorzystywana jest do treningu z uzbrojeniem.

Pierwsze Talony rozpoczęły służbę w 1961 (zobacz również: [50 lat T-38](#)), ostatnie - w 1972. W tym czasie wyprodukowano 1187 egz. tych maszyn. Co szóstą wyeksportowano do Niemiec, Portugalii, Turcji, Korei Południowej i na Tajwan.

Kilka lat temu niemal wszystkie amerykańskie samoloty zmodernizowano do wersji C, charakteryzującej się nowoczesną awioniką ze *szklanym* kokpitem, dla umożliwienia szkolenia pilotów najnowszych samolotów bojowych. Jednocześnie wzmocniono płatowiec, zwiększając resurs godzinowy. Pierwotnie zakładano, że wyniesie on 7 tys. h. Teraz szacowany jest na 17,5 tys. h (obecna średnia to ok. 15 tys. h).

W arsenale USAF znajduje się ok. 450 samolotów tego typu, mniejsze zasoby posiada lotnictwo marynarki wojennej (ok. 10 egz.) i NASA (ok. 30).

Mimo modernizacji, Talony zostaną wycofane ze służby w 2020. Ze względu na długotrwałą procedurę pozyskiwania nowych samolotów, zainicjowano już teraz.

Według przedstawicieli USAF wstępne analizy będą gotowe do końca bieżącego roku. Wtedy zostanie podjęta decyzja o charakterze nowego systemu szkolenia. Podstawowymi czynnikami będą jego potencjał i koszt, przy czym nie zdecydowano jeszcze, jak zbalansować stosunek samolotów do symulatorów. Zakłada się nawet, że szkolenie pilotów zostanie oparte wyłącznie o systemy elektroniczne, choć opcja ta nie wydaje się obecnie najbardziej prawdopodobna.

Oficerowie wojsk lotniczych biorą pod uwagę wszystkie samoloty i symulatory dostępne na rynku, a także te, które są dopiero opracowywane. Może to oznaczać, że już wkrótce dojdzie do kolejnego starcia największych, współczesnych rywali -

włoskiego M-346 i koreańskiego T-50 - które poprzez swoje zamerykanizowane wersje będą prawdopodobnie oferowane przez największe koncerny lotnicze USA.

Image not found or type unknown

*Talony będą wykorzystywane do 2020. Najmłodsze będą wtedy miały za sobą pół wieku służby / Zdjęcie: USAF*

USAF wykorzystują kilka typów szkolnych statków powietrznych, od szybowców i lekkich samolotów tłokowych DA40 (oznaczenie wojskowe T-52A), po odrzutowe Boeingi T-43 Bobcat, czyli zmodernizowane B737-200, służące do szkolenia nawigatorów.

Podstawowe zadania wypełniają jednak turbośmigłowe T-6A Texan II oraz, służące do szkolenia zaawansowanego, naddźwiękowe T-38C Talon. Ich odmiana AT-38B, wykorzystywana jest do treningu z uzbrojeniem.

Pierwsze Talony rozpoczęły służbę w 1961 (zobacz również: [50 lat T-38](#)), ostatnie - w 1972. W tym czasie wyprodukowano 1187 egz. tych maszyn. Co szóstą wyeksportowano do Niemiec, Portugalii, Turcji, Korei Południowej i na Tajwan.

Kilka lat temu niemal wszystkie amerykańskie samoloty zmodernizowano do wersji C, charakteryzującej się nowoczesną awioniką ze *szklanym* kokpitem, dla umożliwienia szkolenia pilotów najnowszych samolotów bojowych. Jednocześnie wzmocniono płatowiec, zwiększając resurs godzinowy. Pierwotnie zakładano, że wyniesie on 7 tys. h. Teraz szacowany jest na 17,5 tys. h (obecna średnia to ok. 15 tys. h).

W arsenale USAF znajduje się ok. 450 samolotów tego typu, mniejsze zasoby posiada lotnictwo marynarki wojennej (ok. 10 egz.) i NASA (ok. 30).

Mimo modernizacji, Talony zostaną wycofane ze służby w 2020. Ze względu na długotrwałą procedurę pozyskiwania nowych samolotów, zainicjowano już teraz.

Według przedstawicieli USAF wstępne analizy będą gotowe do końca bieżącego roku. Wtedy zostanie podjęta decyzja o charakterze nowego systemu szkolenia. Podstawowymi czynnikami będą jego potencjał i koszt, przy czym nie zdecydowano jeszcze, jak zbalansować stosunek samolotów do symulatorów. Zakłada się nawet, że szkolenie pilotów zostanie oparte wyłącznie o systemy elektroniczne, choć opcja ta nie wydaje się obecnie najbardziej prawdopodobna.

Oficerowie wojsk lotniczych biorą pod uwagę wszystkie samoloty i symulatory dostępne na rynku, a także te, które są dopiero opracowywane. Może to oznaczać, że już wkrótce dojdzie do kolejnego starcia największych, współczesnych rywali - włoskiego M-346 i koreańskiego T-50 - które poprzez swoje zamerykanizowane wersje będą prawdopodobnie oferowane przez największe koncerny lotnicze USA.

Powiązane wiadomości

[Następcy Talonów \(2010-09-01\)](#)

[50 lat T-38 \(2009-04-15\)](#)

[Kolejna katastrofa i zakaz lotów T-38C \(2008-05-02\)](#)

[Dwie ofiary katastrofy T-38C \(2008-04-24\)](#)

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o