

# Następca Iskier pod koniec 2013?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 2 września 2010

**Departament Zaopatrywania SZ MON formalnie ogłosił dziś przetarg na dostawę Zintegrowanego Systemu Szkolenia Personelu Lotniczego SZ RP (poziom LIFT; Lead-In Fighter Training; szkolenie prowadzące do uzyskania umiejętności niezbędnych do wykonywania podstawowych zadań myśliwskich na nowoczesnych samolotach bojowych).**

Wycofanie z eksploatacji samolotów szkoleniowych TS-11 Iskra miało nastąpić ostatecz

Kluczowym elementem systemu ma być 16 samolotów szkolenia zaawansowanego (z zaawansowanymi możliwościami lekkiego samolotu bojowego). W pakiecie dostarczony ma być także kompletny system szkolenia z systemem planowania misji i analizy polotowej (debriefingu) oraz kompleksowego symulatora lotu FMS (Full Mission Simulator) a także pakiet logistyczny. Dostawca ma także przeszkolić 12 pilotów (w tym 6 instruktorów) oraz co najmniej 50 osób personelu naziemnego.

Całość ma być dostarczona do 41. Bazy Lotnictwa Szkolnego 4. Skrzydła Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie. Pierwsze 2 samoloty mają być w Dęblinie do 5 grudnia 2013, zakończenie dostaw musi nastąpić do 15 grudnia 2015.

4 października 2010 chętni oferenci - po wpłaceniu 20 mln zł wadium - mają złożyć do MON *Zgłoszenia do udziału w negocjacjach technicznych*, będące potwierdzeniem chęci udziału w postępowaniu wraz z niezbędnymi dokumentami i oświadczeniami. Po ocenie spełniania warunków udziału w postępowaniu zakwalifikowani dostawcy otrzymać mają zaproszenia do udziału w negocjacjach technicznych i ewentualnie zaproszenia do składania ofert ostatecznych. Wybór podwykonawców musi być dokonany za pośrednictwem Europejskiej Agencji Obrony zgodnie z Kodeksem Najlepszych Praktyk w Łańcuchu Dostaw (w obszarach, w których przed terminem otrzymania niniejszych Warunków Przetargu poddostawcy nie byli wyłonieni).

Przyjęto, iż w ocenie ofert ostatecznych koszt nabycia i użytkowania uzbrojenia lub sprzętu wojskowego w okresie jego przydatności technicznej ma mieć udział równy 70%, offset - 10 %, zaś parametry premiovane - 20%. Koszt będzie - o ile pozostanie na placu boju więcej niż 1 oferent - przedmiotem aukcji elektronicznej.

W stosunku do wstępnych wymagań opublikowanych w czerwcu ([Wymagania na samoloty dla Dęblina](#), 2010-06-12) - przygotowanych w Biurze Analiz Rynku Uzbrojenia (BARU) MON i zatwierdzonych najpierw przez gen. broni pil. Andrzeja Błasika (18 marca 2010), a następnie zaakceptowanych przez pozostającego ministrem Obrony Narodowej Bogdana Klichę (22 kwietnia 2010) - nastąpiły drobne zmiany, jednak

znakomita większość kontrowersyjnych i bardzo zwiększających koszt przedsięwzięcia (przesuwając wymagania w kierunku zastosowań stricte bojowych).

Samoloty muszą w dalszym ciągu być wyposażone w aktywne sterowanie (co realnie - w zależności od sposobu interpretacji sformułowania wymaganie obligatoryjne - może wykluczyć z postępowania brytyjskiego Hawka), z rozbudowanymi pokładowymi zdolnościami symulacji użycia systemów bojowych, w maksymalny sposób zgodnych z samolotem F-16 (*Samolot musi być konstrukcją przeznaczoną do szkolenia zaawansowanego personelu latającego na nowoczesnych samolotach wysokomanewrowych - ze szczególnym uwzględnieniem przygotowania pilotów do przeszkolenia na samolot F-16 Block 52+ - oraz realizacji misji bojowych*).

Samoloty w dalszym ciągu mają być wyposażone w zaawansowany pokładowy impulsowo-dopplerowski radar wielofunkcyjny (najlepiej w technologii AESA!) o zasięgu rzędu 100 km, zapewniający wykrywanie, rozpoznawanie i wskazywanie celów w dowolnych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy, pozwalający na wykrywanie, pomiar współrzędnych oraz śledzenie obiektów powietrznych (w tym pocisków manewrujących), naziemnych i nawodnych, nafaszerowany elektroniką (awioniką, systemy samoobrony) i jednocześnie musi być przystosowany do długotrwałego przechowywania na otwartej przestrzeni - przez minimum 1 miesiąc.

Usunięto oczekiwanie możliwości przenoszenia przez nowe samoloty zasobników rozpoznawczych (z preferencją stosowanych na F-16 zasobników Goodricha z systemem DB-110), jednak jednocześnie utrzymano oczekiwanie (premiowane) możliwości przenoszenia - przez samolot szkolenia zaawansowanego... - pułapek holowanych Raytheon AN/ALE-50 (według dostępnych danych nie były dotychczas eksportowane i są używane tylko przez USAF; stanowiły opcjonalne wyposażenie oferowane Polsce, ale brak potwierdzenia ich zakupu). Planowane do zakupu samoloty powinny mieć żywotność rzędu 8000 h i wykonywać rocznie zaledwie ok. 250 h (średnio jeden lot szkolny dziennie).

Jak już pisaliśmy w czerwcu, połączenie w jednych wymaganiach oczekiwań wobec samolotów szkolenia zaawansowanego (Advanced Jet Trainer/LIFT - obecnie te dwa pojęcia w Europie stały się niemal tożsame) z wymaganiami stawianymi raczej przed samolotem bojowym, optymalizowanym do użycia w eskadrze dedykowanej dla konwersji pilotów na konkretny typ samolotu bojowego (Operational Conversion Unit) sprawiło, iż można się spodziewać bardzo dużych trudności w otrzymaniu satysfakcjonujących ofert w akceptowalnej cenie (szczególnie biorąc pod uwagę bardzo szerokie spektrum postępowania). MON zarezerwowało wstępnie na tę procedurę ok. 1,45 mld zł czyli ok. 440 mln USD (do 2018), co zgodnie z analizami BARU pokrywa 55-80% środków niezbędnych dla dokonania zakupu (bez uzbrojenia i kosztów eksploatacji, zgodnie z doświadczeniem płynącym z innych postępowań te

kwoty mogą być zaszyte w innych obszarach programu 2009-2018).

Przypomnijmy, iż realnie wybór dokonany będzie zapewne spośród trzech typów:

- KAI T-50/TA-50 Golden Eagle, zakupionego dla wojsk lotniczych Korei (najbardziej zbliżonego do bliskiej Siłom Powietrznym idei naddźwiękowego samolotu szkolno-bojowego z mocno rozbudowanymi możliwościami bojowymi, rozwijany we współpracy z Lockheed Martinem i propagowany w Polsce jako najbardziej spokrewniony z F-16),
- Aermacchi M346 Master (zamówionego przez Włochy i wybranego przez Zjednoczone Emiraty Arabskie oraz Singapur),
- BAE Systems Hawk AJT (odpowiednik Hawka T2, używanego przez RAF).



*Wycofanie z eksploatacji samolotów szkoleniowych TS-11 Iskra miało nastąpić ostatecznie w 2012, jednak obecnie rozważany jest wariant pozostawienia w eksploatacji do ok. 2025 jednej eskadry 16 TS-11, częściowo zmodernizowanych (fotele katapultowe, silnik) dla zapewnienia szkolenia pilotów przewidzianych do częściowej modernizacji samolotów MiG-29 a także być może kilkunastu Su-22M4... / Zdjęcie: Mariusz Adamski*

Kluczowym elementem systemu ma być 16 samolotów szkolenia zaawansowanego (z zaawansowanymi możliwościami lekkiego samolotu bojowego). W pakiecie dostarczony ma być także kompletny system szkolenia z systemem planowania misji i analizy polotowej (debriefingu) oraz kompleksowego symulatora lotu FMS (Full Mission Simulator) a także pakiet logistyczny. Dostawca ma także przeszkolić 12 pilotów (w tym 6 instruktorów) oraz co najmniej 50 osób personelu naziemnego.

Całość ma być dostarczona do 41. Bazy Lotnictwa Szkolnego 4. Skrzydła Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie. Pierwsze 2 samoloty mają być w Dęblinie do 5 grudnia 2013, zakończenie dostaw musi nastąpić do 15 grudnia 2015.

4 października 2010 chętni oferenci - po wpłaceniu 20 mln zł wadium - mają złożyć do MON *Zgłoszenia do udziału w negocjacjach technicznych*, będące potwierdzeniem chęci udziału w postępowaniu wraz z niezbędnymi dokumentami i oświadczeniami. Po ocenie spełniania warunków udziału w postępowaniu zakwalifikowani dostawcy

otrzymać mają zaproszenia do udziału w negocjacjach technicznych i ewentualnie zaproszenia do składania ofert ostatecznych. Wybór podwykonawców musi być dokonany za pośrednictwem Europejskiej Agencji Obrony zgodnie z Kodeksem Najlepszych Praktyk w Łańcuchu Dostaw (w obszarach, w których przed terminem otrzymania niniejszych Warunków Przetargu poddostawcy nie byli wyłonieni).

Przyjęto, iż w ocenie ofert ostatecznych koszt nabycia i użytkowania uzbrojenia lub sprzętu wojskowego w okresie jego przydatności technicznej ma mieć udział równy 70%, offset - 10 %, zaś parametry premiowane - 20%. Koszt będzie - o ile pozostanie na placu boju więcej niż 1 oferent - przedmiotem aukcji elektronicznej.

W stosunku do wstępnych wymagań opublikowanych w czerwcu ([Wymagania na samoloty dla Dębłina](#), 2010-06-12) - przygotowanych w Biurze Analiz Rynku Uzbrojenia (BARU) MON i zatwierdzonych najpierw przez gen. broni pil. Andrzeja Błasika (18 marca 2010), a następnie zaakceptowanych przez pozostającego ministrem Obrony Narodowej Bogdana Klichy (22 kwietnia 2010) - nastąpiły drobne zmiany, jednak znakomita większość kontrowersyjnych i bardzo zwiększających koszt przedsięwzięcia (przesuwając wymagania w kierunku zastosowań stricte bojowych).

Samoloty muszą w dalszym ciągu być wyposażone w aktywne sterowanie (co realnie - w zależności od sposobu interpretacji sformułowania wymaganie obligatoryjne - może wykluczyć z postępowania brytyjskiego Hawka), z rozbudowanymi pokładowymi zdolnościami symulacji użycia systemów bojowych, w maksymalny sposób zgodnych z samolotem F-16 (*Samolot musi być konstrukcją przeznaczoną do szkolenia zaawansowanego personelu latającego na nowoczesnych samolotach wysokomanewrowych - ze szczególnym uwzględnieniem przygotowania pilotów do przeszkolenia na samolot F-16 Block 52+ - oraz realizacji misji bojowych*).

Samoloty w dalszym ciągu mają być wyposażone w zaawansowany pokładowy impulsowo-dopplerowski radar wielofunkcyjny (najlepiej w technologii AESA!) o zasięgu rzędu 100 km, zapewniający wykrywanie, rozpoznawanie i wskazywanie celi w dowolnych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy, pozwalający na wykrywanie, pomiar współrzędnych oraz śledzenie obiektów powietrznych (w tym pocisków manewrujących), naziemnych i nawodnych, nafaszerowany elektroniką (awionika, systemy samoobrony) i jednocześnie musi być przystosowany do długotrwałego przechowywania na otwartej przestrzeni - przez minimum 1 miesiąc.

Usunięto oczekiwanie możliwości przenoszenia przez nowe samoloty zasobników rozpoznawczych (z preferencją stosowanych na F-16 zasobników Goodricha z systemem DB-110), jednak jednocześnie utrzymano oczekiwanie (premiowane) możliwości przenoszenia - przez samolot szkolenia zaawansowanego... - pułapek holowanych Raytheon AN/ALE-50 (według dostępnych danych nie były dotychczas

eksportowane i są używane tylko przez USAF; stanowiły opcjonalne wyposażenie oferowane Polsce, ale brak potwierdzenia ich zakupu). Planowane do zakupu samoloty powinny mieć żywotność rzędu 8000 h i wykonywać rocznie zaledwie ok. 250 h (średnio jeden lot szkolny dziennie).

Jak już pisaliśmy w czerwcu, połączenie w jednych wymaganiach oczekiwań wobec samolotów szkolenia zaawansowanego (Advanced Jet Trainer/LIFT - obecnie te dwa pojęcia w Europie stały się niemal tożsame) z wymaganiami stawianymi raczej przed samolotem bojowym, optymalizowanym do użycia w eskadrze dedykowanej dla konwersji pilotów na konkretny typ samolotu bojowego (Operational Conversion Unit) sprawiło, iż można się spodziewać bardzo dużych trudności w otrzymaniu satysfakcjonujących ofert w akceptowalnej cenie (szczególnie biorąc pod uwagę bardzo szerokie spektrum postępowania). MON zarezerwowało wstępnie na tę procedurę ok. 1,45 mld zł czyli ok. 440 mln USD (do 2018), co zgodnie z analizami BARU pokrywa 55-80% środków niezbędnych dla dokonania zakupu (bez uzbrojenia i kosztów eksploatacji, zgodnie z doświadczeniem płynącym z innych postępowań te kwoty mogą być zaszyte w innych obszarach programu 2009-2018).

Przypomnijmy, iż realnie wybór dokonany będzie zapewne spośród trzech typów:

Powiązane wiadomości

[Następca Iskier pod koniec 2013? \(2010-09-02\)](#)

[Wymagania na samoloty dla Dęblina \(2010-06-12\)](#)

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o