

Pozew Hawker Beechcrafta

#Lotnictwo wojskowe 28 grudnia 2011

Hawker Beechcraft zaskarżył decyzję parlamentarnego biura kontroli rządu (GAO), które nie uznało protestu, w sprawie odrzucenie oferty przedsiębiorstwa, dotyczącej lekkiego samolotu wsparcia, AT-6C.

AT-6C to 2009 roku amerykańskie wojska doskonale znany samolot, nazwany lekkim samolotem przeciwpartyzanckim (Light Air Support), Hawker Beechcraft prowadził już prace nad uzbrojoną wersją swojego szkolnego Texana II, licząc zarówno na niezrealizowane ostatecznie zamówienie Iraku (zobacz: [Texany dla Iraku](#)), jak i zapotrzebowanie rodzimych sił zbrojnych. Producent sprzymierzył się w tym działaniu z Lockheed Martinem, który odpowiadając za integrację uzbrojenia, objął funkcję lidera programu.

Powstały w konsekwencji AT-6B odbył swój pierwszy lot w 2009, a rok później rozpoczął loty z udziałem pilotów USAF (zobacz: [Testy AT-6B](#)), badających jego możliwości, w porównaniu ze szturmowymi A-10 i myśliwsko-bombowymi F-16. Wraz z wyposażaniem maszyny w dodatkowe podwieszenia, zmieniono oznaczenie samolotu, na AT-6C.

Wydawało się, że tak skonfigurowany samolot nie będzie miał problemów ze zdobyciem zamówienia. Przemawiały za tym czysto amerykańskie pochodzenie i kompatybilność z powszechnie stosowanymi maszynami szkolnymi. Dawali temu wyraz piloci USAF (zobacz: [Kolejne testy uzbrojonego Texana II](#)).

Ze względu na fakt, że wojska lotnicze przestały na wysłaniu wstępnego zapytania ofertowego, w którym zawarto jedynie ogólne wymagania oraz termin pierwszych dostaw (2013), kilka przedsiębiorstw rozpoczęło prace nad przygotowaniem oferty. W gronie proponowanych samolotów znalazły się różne konstrukcje, od powolnego, ex-rolniczego Air Tractor AT-802U (zobacz: [Air Tractor powraca](#)), po odrzutowiec M-346 włoskiej Alenia Aermacchi.

Ostatecznie jednak w gronie faworytów wymieniane były jedynie AT-6C oraz brazylijski Embraer A-29 Super Tucano. Ten drugi, oferowany przez amerykańską spółkę Sierra Nevada, ma być montowany w USA, przy dużym udziale rodzimych podzespołów.

Ministerstwo obrony i brazylijski Super Tucano, a USAF zdecydowała się na wybór konstruktora Martina i Hawker Beechcrafta. Według przedstawicieli tego ostatniego przedsiębiorstwa - nie podając przyczyn decyzji. Podobnym skutkiem zakończyło się również złożenie protestu do GAO.

Ta ostatnia instytucja traktowana jest w USA z reguły jak decydująca instancja i jej wskazania nie są podważane. Tym razem jednak producent zdecydował się na wyjątkowy krok i skierował sprawę do Court of Federal Claims, rozpatrującego skargi przeciwko amerykańskiemu rządowi. Skarżący zarzuca USAF i GAO, że w niewystarczająco przejrzysty sposób umotywowały swoje decyzje.

Obecne problemy budżetowe nie omijają również programu lekkiego samolotu wsparcia. Część parlamentarzystów - wobec wygaszania zaangażowania wojskowego w Iraku i Afganistanie - chciała całkowitej kasacji przedsięwzięcia. Ich oponentom udało się jednak projekt uratować, przynajmniej na razie, choć w ograniczonej formie.

Zamiast 100 lub nawet docelowo 200 samolotów dla USAF, przedstawiciele Pentagonu mówią obecnie o 15-20 maszynach, które miałyby być wykorzystywane do przeszkolenia amerykańskich instruktorów, jednak ostatecznie powinny trafić do Afganistanu, z przeznaczeniem dla wojsk lotniczych tego kraju.

Amerykańskie media wskazują, że ostateczny wybór zwycięzcy zostanie dokonany w ciągu najbliższych tygodni. Prawdopodobnie będzie nim Super Tucano.

Kiedy w 2009 amerykańskie wojska lotnicze rozpoczęły przetarg na 100 lekkich samolotów przeciwpartyzanckich (Light Air Support), Hawker Beechcraft prowadził już prace nad uzbrojoną wersją swojego szkolnego Texana II, licząc zarówno na niezrealizowane ostatecznie zamówienie Iraku (zobacz: [Texany dla Iraku](#)), jak i zapotrzebowanie rodzimych sił zbrojnych. Producent sprzymierzył się w tym działaniu z Lockheed Martinem, który odpowiadając za integrację uzbrojenia, objął funkcję lidera programu.

Powstały w konsekwencji AT-6B odbył swój pierwszy lot w 2009, a rok później rozpoczął loty z udziałem pilotów USAF (zobacz: [Testy AT-6B](#)), badających jego możliwości, w porównaniu ze szturmowymi A-10 i myśliwsko-bombowymi F-16. Wraz z wyposażaniem maszyny w dodatkowe podwieszenia, zmieniono oznaczenie samolotu, na AT-6C.

Wydawało się, że tak skonfigurowany samolot nie będzie miał problemów ze zdobyciem zamówienia. Przemawiały za tym czysto amerykańskie pochodzenie i kompatybilność z powszechnie stosowanymi maszynami szkolnymi. Dawali temu wyraz piloci USAF (zobacz: [Kolejne testy uzbrojonego Texana II](#)).

Ze względu na fakt, że wojska lotnicze poprzestały na wysłaniu wstępnego zapytania ofertowego, w którym zawarto jedynie ogólne wymagania oraz termin pierwszych dostaw (2013), kilka przedsiębiorstw rozpoczęło prace nad przygotowaniem oferty. W gronie

proponowanych samolotów znalazły się różne konstrukcje, od powolnego, ex-rolniczego Air Tractor AT-802U (zobacz: [Air Tractor powraca](#)), po odrzutowiec M-346 włoskiej Alenia Aermacchi.

Ostatecznie jednak w gronie faworytów wymieniane były jedynie AT-6C oraz brazylijski Embraer A-29 Super Tucano. Ten drugi, oferowany przez amerykańską spółkę Sierra Nevada, ma być montowany w USA, przy dużym udziale rodzimych podzespołów.

Niespodziewanie, w listopadzie bieżącego roku, USAF odrzuciło ofertę Lockheed Martina i Hawker Beechcrafta. Według przedstawicieli tego ostatniego przedsiębiorstwa - nie podając przyczyn decyzji. Podobnym skutkiem zakończyło się również złożenie protestu do GAO.

Ta ostatnia instytucja traktowana jest w USA z reguły jak decydująca instancja i jej wskazania nie są podważane. Tym razem jednak producent zdecydował się na wyjątkowy krok i skierował sprawę do Court of Federal Claims, rozpatrującego skargi przeciwko amerykańskiemu rządowi. Skarżący zarzuca USAF i GAO, że w niewystarczająco przejrzysty sposób umotywowwały swoje decyzje.

Obecne problemy budżetowe nie omijają również programu lekkiego samolotu wsparcia. Część parlamentarzystów - wobec wygaszania zaangażowania wojskowego w Iraku i Afganistanie - chciała całkowitej kasacji przedsięwzięcia. Ich oponentom udało się jednak projekt uratować, przynajmniej na razie, choć w ograniczonej formie.

Zamiast 100 lub nawet docelowo 200 samolotów dla USAF, przedstawiciele Pentagonu mówią obecnie o 15-20 maszynach, które miałyby być wykorzystywane do przeszkolenia amerykańskich instruktorów, jednak ostatecznie powinny trafić do Afganistanu, z przeznaczeniem dla wojsk lotniczych tego kraju.

Amerykańskie media wskazują, że ostateczny wybór zwycięzcy zostanie dokonany w ciągu najbliższych tygodni. Prawdopodobnie będzie nim Super Tucano.

Powiązane wiadomości

[Pozew Hawker Beechcrafta \(2011-12-28\)](#)

[Texany dla Iraku \(2008-12-14\)](#)

[Irak kupi od USA broń za 6 mld USD \(2008-12-12\)](#)

[Air Tractor powraca \(2009-06-16\)](#)

[Testy AT-6B \(2010-04-21\)](#)

[Texany dla Iraku \(2008-12-14\)](#)

[Irak kupi od USA broń za 6 mld USD \(2008-12-12\)](#)

[Setny Super Tucano \(2009-05-27\)](#)

[Ekwador i Chile wybrały Super Tucano \(2008-05-02\)](#)

[Super Tucano dla Blackwater \(2008-06-03\)](#)

[Ostatni Super Tucano dla Kolumbii \(2008-08-13\)](#)

[Dominikana kupuje Super Tucano \(2009-01-10\)](#)
[Kolejne testy uzbrojonego Texana II \(2010-10-15\)](#)
[Testy AT-6B \(2010-04-21\)](#)
[Texany dla Iraku \(2008-12-14\)](#)
[Setny Super Tucano \(2009-05-27\)](#)

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