

Wstępne oferty dla Dęblina złożone

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 3 listopada 2010

5 oferentów zgłosiło dziś rano swe propozycje w przetargu na Zintegrowany System Szkolenia Personelu Lotniczego SZ RP (poziom LIFT).

MON rozpatrzy wstępne oferty zbudowane wokół 5 samolotów:

Dziś do 9:00 Departament Zaopatrywania Sił Zbrojnych (DZSZ) MON przyjmował *zgłoszenia do udziału w negocjacjach technicznych, będących potwierdzeniem chęci udziału w postępowaniu wraz z niezbędnymi dokumentami i oświadczeniami* w ogłoszonym 2 września przetargu 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), w tym 16 samolotów szkolenia zaawansowanego (z zaawansowanymi możliwościami wykonywania zadań bojowych - w zamyśle dla wypełnienia luki po planowanym wycofaniu samolotów Su-22 - o ile to nastąpi; w Siłach Powietrznych panuje przekonanie o konieczności zakupu samolotu o maksymalnie dużych zdolnościach bojowych, optymalnie zbliżonego konstrukcyjnie do F-16.).

M346 Master (Alenia Aermacchi)

Wpłynęło 5 zgłoszeń. Złożyły je:

- Korea Aerospace Industries (KAI), proponując system oparty o samolot T-50P Golden Eagle; to specjalnie skonfigurowany dla Polski wariant koreańskiego naddźwiękowego samolotu szkolenia zaawansowanego, w istocie oparty o obecnie rozwijaną wersję bojową FA-50 (dostawy dla lotnictwa Korei zaplanowano na 2013), a mniej o obecnie używany samolot szkolenia zaawansowanego T-50 (FA-50 jest wyposażony w radar, systemy samoobrony, Link 16, rozbudowane możliwości przenoszenia uzbrojenia);
- Alenia Aermacchi z M346 Master (zamówiony przez Włochy - dostawa w listopadzie 2010, oraz Singapur - 12 sztuk do ośrodka treningowego w Cazaux we Francji, oraz wybrany, ale wciąż nie zamówiony przez ZEA);
- BAE SYSTEMS z Hawk T2, czyli III generacją klasycznego samolotu szkolenia zaawansowanego, obecnie wprowadzonego przez RAF pod kątem szkolenia pilotów samolotów Eurofighter Typhoon i w przyszłości F-35;
- Patria z od dawna sygnalizowanymi, pochodzącymi z zasobów wojsk lotniczych Finlandii używanymi, nieco zmodyfikowanymi samolotami BAe Hawk T51/T51A/66;
- Aero Vodochody z systemem zbudowanym wokół samolotów L-159T-1.

elektroniką (awionika, systemy samoobrony) i jednocześnie *musi być przystosowany do długotrwałego przechowywania na otwartej przestrzeni - przez minimum 1 miesiąc.*

MON chce zakupić samoloty, które *powinny mieć zdolność osiągnięcia prędkości naddźwiękowej*, mieć zdolność uzupełniania paliwa w locie (acz szkolenia w tankowaniu z wykorzystaniem systemu sztywnego żaden z dostępnych samolotów nie zapewni), zdolność do przenoszenia co najmniej 2000 kg uzbrojenia, w tym pocisków raketowych klasy *powietrze-powietrze* rodziny Raytheon AIM-9 (preferowany jest posiadany przez Polskę AIM-9X), pocisków klasy *powietrze-ziemia* Raytheon AGM-65G2 i treningowych TAGM-65, bomb z rodziny Mk81/82/83 klasycznych, naprowadzanych wiązką laserową (Paveway III) i podsterowanych odbiornikiem GPS (JDAM). W skład systemów pokładowych musi wchodzić system łączności zgodny ze standardami NATO, w tym terminal przesyłania danych MIDS-LTV standardu Link 16. Samoloty powinny być także wyposażone w rozbudowane systemy samoobrony.

T-50P Golden Eagle (KAI) - na rysunku wizja samolotu FA-50 - 4 T-50 są przebudowywar

Wyspecyfikowane uzbrojenie i systemy łączności praktycznie uniemożliwiały z założenia oferowanie samolotów produkowanych w Rosji czy w ChRL.

Planowane do zakupu samoloty powinny mieć żywotność rzędu 8000 h i wykonywać rocznie zaledwie ok. 250 h (jeden lot szkolny dziennie).

Siły Powietrzne chcą zakupić samoloty przeznaczone do szkolenia w zakresie:

- lotów pilotażowo-nawigacyjnych,
- lotów w warunkach VFR oraz IFR w dzień i w nocy,
- lotów grupowych, w tym z wykorzystaniem NVG,
- lotów na szkolenie z zastosowania bojowego,

a także do:

- zwalczania wolno poruszających się celi powietrznych na małych wysokościach lotu,
- zwalczania naziemnych obiektów przeciwnika w ramach bezpośredniego wsparcia lotniczego wojsk lądowych,
- zwalczania obiektów nawodnych w ramach wsparcia lotniczego marynarki wojennej,
- prowadzenia taktycznego rozpoznania powietrznego (opcja).

Dostawca ma także przeszkolić 12 pilotów (w tym 6 instruktorów) oraz co najmniej 50 osób personelu naziemnego.

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

Hawk 51/51A (Patria)

MON zarezerwowało wstępnie na tę procedurę ok. 1,45 mld zł, czyli ok. 440 mln USD (do 2018). Według ocen Biura Analiz Rynku Uzbrojenia (BARU) MON, pokrywa to ok. 55-80% środków niezbędnych dla dokonania zakupu (bez uzbrojenia i kosztów eksploatacji, acz zgodnie z doświadczeniem płynącym z innych postępowań te kwoty mogą być zaszyte w innych obszarach programu 2009-2018). Według dostępnych danych koszt jednostkowy zakupu samolotów oferowanych Polsce waha się w granicach 18-24 mln dolarów.



MON rozpatrzy wstępne oferty zbudowane wokół 5 samolotów:

Dziś do 9:00 Departament Zaopatrzenia Sił Zbrojnych (DZSZ) MON przyjmował *zgłoszenia do udziału w negocjacjach technicznych, będących potwierdzeniem chęci udziału w postępowaniu wraz z niezbędnymi dokumentami i oświadczeniami* w ogłoszonym 2 września przetargu 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), w tym 16 samolotów szkolenia zaawansowanego (z zaawansowanymi możliwościami wykonywania zadań bojowych - w zamyśle dla wypełnienia luki po planowanym wycofaniu samolotów Su-22 - o ile to nastąpi; w Siłach Powietrznych panuje przekonanie o konieczności zakupu samolotu o maksymalnie dużych zdolnościach bojowych, optymalnie zbliżonego konstrukcyjnie do F-16.).



M346 Master (Alenia Aermacchi)

Wpłynęło 5 zgłoszeń. Złożyły je:

MON deklarowało dokonanie wyboru do końca 2010, jednak w praktyce to na przełomie 2010/2011 należy oczekiwać składania ostatecznych ofert, wiążących się z wpłaceniem przez oferentów wadium określonego na 20 mln zł. Realnie to wtedy rozpocznie się zasadnicza rozgrywka. Wcześniej, w ciągu najbliższych 6-7 tygodni realizowane będą wstępne negocjacje techniczne, mające doprowadzić do zdefiniowania ostatecznej postaci wymagań taktyczno-technicznych.



L-159T1 (Aero Vodochody)

Rozmowy rozpoczną się w *przyszłym tygodniu*. Z każdym oferentem przeprowadzona ma być co najmniej tygodniowa runda rozmów. Z kalendarza wynika, iż ostateczne dokumenty przetargowe nie będą raczej gotowe przed Bożym Narodzeniem 2010. Oferenci zakwalifikowani do składania ostatecznych ofert będą musieli mieć minimum 2-3 tygodnie na doprecyzowanie swoich propozycji. 4 października MON podało, iż powinny być one ważne przez 150 (a nie 90) dni.

Realnie należy spodziewać się wyłonienia najlepszej oferty najwcześniej na przełomie lutego i marca 2011 (przy bardzo sprawnym postępowaniu) i podpisania kontraktu w maju-czerwcu 2011. Przyjęto, iż w ocenie ofert ostatecznych koszt nabycia i użytkowania uzbrojenia lub sprzętu wojskowego w okresie jego przydatności technicznej ma mieć udział 70%, offset - 10 %, zaś parametry premiowane 20%. Oceniana będzie także *polonizacja* dostarczanego pakietu. Koszt będzie - o ile pozostanie na placu boju więcej niż 1 oferent - przedmiotem aukcji elektronicznej.



Hawk T2/AJT (BAE SYSTEMS)

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.

Na obecnym etapie MON oczekuje, iż samoloty *będą* wyposażone w aktywne sterowanie, 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 rakiet manewrujących), naziemnych i nawodnych*, nafaszerowany elektroniką (awionika, systemy samoobrony) i jednocześnie *musi być przystosowany do długotrwałego przechowywania na otwartej przestrzeni - przez minimum 1 miesiąc*.

MON chce zakupić samoloty, które *powinny mieć zdolność osiągnięcia prędkości naddźwiękowej*, mieć zdolność uzupełniania paliwa w locie (acz szkolenia w tankowaniu z wykorzystaniem systemu sztywnego żaden z dostępnych samolotów nie zapewni), zdolność do przenoszenia co najmniej 2000 kg uzbrojenia, w tym pocisków rakietowych klasy *powietrze-powietrze* rodziny Raytheon AIM-9 (preferowany jest posiadany przez Polskę AIM-9X), pocisków klasy *powietrze-ziemia* Raytheon AGM-65G2 i treningowych TAGM-65, bomb z rodziny Mk81/82/83 klasycznych, naprowadzanych wiązką laserową (Paveway III) i podsterowanych odbiornikiem GPS (JDAM). W skład systemów pokładowych musi wchodzić system łączności zgodny ze standardami NATO, w tym terminal przesyłania danych MIDS-LTV standardu Link 16. Samoloty powinny być także wyposażone w rozbudowane systemy samoobrony.



T-50P Golden Eagle (KAI) - na rysunku widać samolotu FA-50 - 4 T-50 są przebudowywane do tej odmiany na bazie kontraktu z rządem Korei - w oparciu o FA-50 powstać ma dwumiejscowy T-50P, bogato wyposażony w uzbrojenie, ale nie przenoszący pocisków średniego zasięgu AIM-120

Wyspecyfikowane uzbrojenie i systemy łączności praktycznie uniemożliwiały z założenia oferowanie samolotów produkowanych w Rosji czy w ChRL.

Planowane do zakupu samoloty powinny mieć żywotność rzędu 8000 h i wykonywać rocznie zaledwie ok. 250 h (jeden lot szkolny dziennie).

Siły Powietrzne chcą kupić samoloty przeznaczone do szkolenia w zakresie:

a także do:

Dostawca ma także przeszkolić 12 pilotów (w tym 6 instruktorów) oraz co najmniej 50 osób personelu naziemnego.

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



Hawk 51/51A (Patria)

MON zarezerwowało wstępnie na tę procedurę ok. 1,45 mld zł, czyli ok. 440 mln USD (do 2018). Według ocen Biura Analiz Rynku Uzbrojenia (BARU) MON, pokrywa to ok. 55-80% środków niezbędnych dla dokonania zakupu (bez uzbrojenia i kosztów eksploatacji, acz zgodnie z doświadczeniem płynącym z innych postępowań te kwoty mogą być zaszyte w innych obszarach programu 2009-2018). Według dostępnych danych koszt jednostkowy zakupu samolotów oferowanych Polsce waha się w granicach 18-24 mln dolarów.

