

# Ruszył proces zakupu samolotów szkolnych

#Lotnictwo wojskowe 3 kwietnia 2012

**Inspektorat Uzbrojenia opublikował dzisiaj zapytanie o informację (RFI), dotyczące zakupu 16 samolotów szkolenia zaawansowanego (ATJ), wraz z całym systemem szkoleniowym.**

Rezygnacja z zakupu samolotów szkolno-bojowych, na rzecz prostszych i zdecydowanie

Dokument, podpisany wczoraj przez gen dyw. Andrzeja Duksa, precyzuje, że Siły Powietrzne chcą kupić *Zintegrowany Systemu Szkolenia Zaawansowanego (Advanced Jet Trainer)*. Powinien on składać się z trzech elementów: 16 samolotów szkolnych, pakietu szkoleniowego oraz pakietu logistycznego. Odpowiedzi - które mają być przekazane do 30 kwietnia - powinny zawierać także wstępny rachunek kosztów, zarówno zakupu samolotów, wraz z pakietem urządzeń pomocniczych i szkoleniem załóg oraz personelu naziemnego; użytkowania odrzutowców i systemów szkolnych oraz pomocniczych; wreszcie - szacowane koszty wycofania tego sprzętu.

Inspektorat Uzbrojenia zakłada, że cały system szkolenia będzie wykorzystywany nie mniej niż przez 30 lat. Średni nalot roczny jednego samolotu określono na 200-250 h, zaś symulatorów (kompleksowego symulatora lotu FMS, mniej skomplikowanego FTD, trenażera katapultowania i symulatora dla obsługi naziemnej) - na 600-800 h rocznie.

Odnosnie samych samolotów, wskazane wstępne warunki wymagają maszyny zdolnej do realizowania pełnego zakresu szkolenia pilotów nowoczesnych odrzutowców bojowych *ze szczególnym uwzględnieniem samolotu F-16*. Nie ma natomiast mowy o wykorzystaniu uzbrojenia, ale jedynie ich symulatorów. Zabrakło także wymogu elektronicznego systemu sterowania lotem *fly-by-wire*. Oba te warunki, w poprzednim postępowaniu na samoloty LIFT, zawęziły grono oferentów w praktyce do KAI T-50 i Alenia Aermacchi M-346, a pośrednio były jedną z przyczyn odwołania przetargu (zobacz: [Wymagania na samoloty dla Dęblina, LIFT odłożony!](#)).

Pozostałe wymogi - w tym *szklany kokpit*, pułap nie mniejszy niż 12 km, prędkość maksymalna ponad 800 km/h na wysokości 1000 m czy eksploatacja według stanu technicznego - w praktyce nie ograniczają dostępu do przetargu żadnemu ze względnie nowoczesnych samolotów szkolenia zaawansowanego.

Ciekawym elementem zapytania był punkt dotyczący możliwości alternatywnego szkolenia rocznie 10-12 polskich pilotów F-16. Pozwala to na formułowanie ofert także we współpracy z istniejącymi, zagranicznymi ośrodkami szkoleniowymi, dysponującymi starszymi samolotami.

Inspektora Uzbrojenia przewiduje realizację dostaw systemu na lata 2015-2017. Daty te wyznaczają także kres wykorzystywania samolotów PZL TS-11 Iskra.



Aero Vodochody

*Rezygnacja z zakupu samolotów szkolno-bojowych, na rzecz prostszych i zdecydowanie tańszych odrzutowców szkolnych, powoduje, że w przetargu może startować o wiele szersze grono oferentów. Do KAI i Alenii Aermacchi mogą dołączyć np. czeskie Aero Vodochody w prezentowanymi L-159T1 czy BAE Systems, co w zdecydowany sposób poprawi konkurencyjność. Warunki, przedstawione w RFI znacznie ograniczają, ale nie wykluczają - przynajmniej teoretycznie - możliwości oferowania także używanych egzemplarzy / Zdjęcie:*

Dokument, podpisany wczoraj przez gen dyw. Andrzeja Duksa, precyzuje, że Siły Powietrzne chcą kupić *Zintegrowany System Szkolenia Zaawansowanego (Advanced Jet Trainer)*. Powinien on składać się z trzech elementów: 16 samolotów szkolnych, pakietu szkoleniowego oraz pakietu logistycznego. Odpowiedzi - które mają być przekazane do 30 kwietnia - powinny zawierać także wstępny rachunek kosztów, zarówno zakupu samolotów, wraz z pakietem urządzeń pomocniczych i szkoleniem załóg oraz personelu naziemnego; użytkowania odrzutowców i systemów szkolnych oraz pomocniczych; wreszcie - szacowane koszty wycofania tego sprzętu.

Inspektorat Uzbrojenia zakłada, że cały system szkolenia będzie wykorzystywany nie mniej niż przez 30 lat. Średni nalot roczny jednego samolotu określono na 200-250 h, zaś symulatorów (kompleksowego symulatora lotu FMS, mniej skomplikowanego FTD, trenażera katapultowania i symulatora dla obsługi naziemnej) - na 600-800 h rocznie.

Odnosnie samych samolotów, wskazane wstępne warunki wymagają maszyny zdolnej do realizowania pełnego zakresu szkolenia pilotów nowoczesnych odrzutowców bojowych ze *szczególnym uwzględnieniem samolotu F-16*. Nie ma natomiast mowy o wykorzystaniu uzbrojenia, ale jedynie ich symulatorów. Zabrakło także wymogu elektronicznego systemu sterowania lotem *fly-by-wire*. Oba te warunki, w poprzednim postępowaniu na samoloty LIFT, zawężyły grono oferentów w praktyce do KAI T-50 i Alenia Aermacchi M-346, a pośrednio były jedną z przyczyn odwołania przetargu (zobacz: [Wymagania na samoloty dla Dębina, LIFT odłożony!](#)).

Pozostałe wymogi - w tym *szklany kokpit*, pułap nie mniejszy niż 12 km, prędkość maksymalna ponad 800 km/h na wysokości 1000 m czy eksploatawanie według stanu technicznego - w praktyce nie ograniczają dostępu do przetargu żadnemu ze względnie nowoczesnych samolotów szkolenia zaawansowanego.

Ciekawym elementem zapytania był punkt dotyczący możliwości alternatywnego szkolenia rocznie 10-12 polskich pilotów F-16. Pozwala to na formułowanie ofert także we współpracy z istniejącymi, zagranicznymi ośrodkami szkoleniowymi, dysponującymi starszymi samolotami.

Inspektora Uzbrojenia przewiduje realizację dostaw systemu na lata 2015-2017. Daty te wyznaczają także kres wykorzystywania samolotów PZL TS-11 Iskra.

Powiązane wiadomości

[Ruszył proces zakupu samolotów szkolnych \(2012-04-03\)](#)

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

[LIFT odłożony! \(2011-10-27\)](#)

---

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