

## JAK ZAPEWNIĆ SZKOLENIE DLA MYŚLIWCÓW V GENERACJI? RUSZA WYŚCIG O PROGRAM T-X

---

**Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych już wkrótce będą dysponowały największą flotą maszyn piątej generacji. Wymaga to jednak odpowiedniego potencjału treningowego. Samoloty szkoleniowe, które były odpowiednie do prowadzenia edukacji pilotów myśliwców poprzedniego „pokolenia” nie dają możliwości adekwatnych do zakresu zdolności operacyjnych, czy nawet przestrzennych, będących w posiadaniu F-22 czy F-35. Dlatego Amerykanie zdecydowali się na rozpoczęcie programu T-X, którego celem jest zastąpienie wysłużonego samolotu szkolenia zaawansowanego T-38.**

W ramach programu T-X planuje się zakup około 350 samolotów, umowa ma opiewać na kwotę 11 miliardów USD. Obecnie w zasobach sprzętowych USAF znajduje się ok. 500 egzemplarzy zaprojektowanych przez koncern Northrop maszyn T-38 różnych wersji. Sam program T-X i pierwsze jego koncepcje narodziły się na początku obecnego stulecia. Wymagania w Air Education and Training Command rozpisano w roku 2003, ze spodziewanym wprowadzeniem następcy T-38 do służby około drugiej dekady XXI w. W roku 2003 również rozpoczęły się prace nad wymaganiami, które miałyby definiować kształt i formę samolotu T-X. W okresie późniejszym, podczas prac nad budżetem na FY2013, podjęto decyzję o jeszcze dalszym odsunięciu terminów w zakresie nabycia nowych maszyn szkolenia zaawansowanego, wstępna gotowość miała być osiągnięta w 2023 r.



USAF zmagają się obecnie z luką generacyjną między systemem szkolenia pilotów, opartym na maszynach T-38, a realnymi możliwościami i zdolnościami lotnictwa wojskowego, na którego kształt będą składać się wkrótce nowoczesne samoloty F-22 i F-35. W odniesieniu do tych myśliwców, T-38 Northropa jest platformą nieadekwatną i nieodpowiednią do edukowania młodych lotników, w świetle oferowanych charakterystyk lotnych, czy struktury awioniki. Fot. USAF / Chad Bellay for U.S. Air Force

Plan był bardzo ambitny, jednak nie spodziewano się, że programy rozwojowe maszyn generacji V, w szczególności program F-35 zakładający w ramach jednego modelu samolotu rozwinięcie wersji spełniających wymogi USAF, Marines i US Navy, będą tak kosztowne. Kwestie finansowe stały się źródłem dość ostrej krytyki, z którą „mały F-22” spotkał się w sferze publicznej. Nie zapominajmy jednak, że maszyna ta to *de facto* trzy (a wliczając wersję dla Izraela – cztery) różne samoloty, które muszą spełnić trzy (cztery) różne zestawy wymagań. Niemożliwe jest więc spojrzenie na program F-35 tak samo, jak na rozwój F-22.

Wyżej wymienione niespodziewane koszty sprawiły, że program T-X odsunął się w czasie, a termin związany ze wstępną gotowością operacyjną przesunięto o 4 lata. Sam wybór zwycięzcy przetargu planowany jest na rok następny (pierwotnie zakładano, że stanie się to w roku bieżącym), przed czym USAF zamierza wystosować także relewantne zapytanie o potencjalne oferty. Dostawy planuje się na lata 2022–2034.

Warto tutaj także wspomnieć o Polsce, która w ramach programu pozyskiwania samolotów szkolnych (motywowanym dość podobnie – niezbędne stanie się wkrótce, w świetle nieuniknionej potrzeby zastąpienia maszyn Su-22 i MiG-29, nabycie ich następców, generacji 4.5 lub 5, a co za tym idzie, baza szkoleniowa oparta o tandem maszyn TS-11 i PZL-130 stanie się, przynajmniej w połowie – przestarzała) pozyskała 8 samolotów Leonardo M-346 Master. Włoska konstrukcja jest także rozważana jako jedna z ofert w programie T-X.

Northrop T-38 Talon, rdzeń amerykańskiego systemu szkoleniowego, to samolot bardzo już wiekowy –

zaprojektowano go w latach pięćdziesiątych (chodzi tutaj konkretnie o projekt N-156, z którego T-38 się wywodzi), produkcja trwała od 1961 do 1972 roku. Talony w USAF wykorzystuje się do szkolenia wszystkich pilotów samolotów odrzutowych, także transportowców czy bombowców, służą one także w jednostkach liniowych USAF jako tania platforma, która pozwala załogom na podtrzymywanie nawyków. Maszynę w toku jej eksploatacji wielokrotnie modernizowano, obecnie samoloty te są wyposażone w awionikę w standardzie „glass cockpit”. Oczekuje się, że Talon pozostanie w służbie do roku 2029, co, biorąc pod uwagę harmonogram programu T-X, pozwoli na stopniowe wycofanie T-38, i „zazębienie” cesur czasowych eksploatacji nowych maszyn, a także ich generacyjnego poprzednika.

Paweł Henski w swoim artykule na temat programu T-X, zamieszczonym w grudniowym numerze magazynu „Lotnictwo Aviation International”, wskazuje na sporą nieadekwatność, można rzec generacyjną lukę, jaka występuje między T-38 a F-22, czy F-35. Problem musi być pilnie zażegnany, ponieważ pilot szkolący się na T-38 nie jest w stanie natychmiast po zakończeniu szkolenia zaawansowanego na Talonie przesiąść się do F-22 czy F-35. Doraźnym „antidotum” na ww. dolegliwości jest wykorzystanie np. dwumiejscowych samolotów F-15, które służą do przeszkolenia załóg w zakresie lotów w formacji BVR (*Beyond Visual Range*, poza zasięgiem wzroku), walki manewrowej (T-38 nie jest w stanie odwzorować dużych przeciążeń, z jakimi piloci muszą zmagać się na F-22), użycia sprzętu noktowizyjnego w kokpicie, korzystania z uzbrojenia precyzyjnego czy tego, co dla samolotów 5. generacji stanowi ich główny atut – prowadzenia działań w środowisku sieciocentrycznym. Powyższy zestaw kwestii budujących lukę w obszarze zdolności między T-38 i maszynami najnowszymi jest o tyle palący, że USAF już wkrótce masowo zacznie wymieniać samoloty starsze na F-35A.



Już wkrótce, Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych, w sposób masowy zaczną wprowadzać do użytku samoloty F-35. Prawdopodobne jest także, że maszyna ta stanie się podstawowym samolotem bojowym NATO, w wymiarze analogicznym do F-16. Fot. MSgt John Nimmo Sr. / defenseimagery.mil.

Co więc jest niezbędne, jakich narzędzi szkoleniowych potrzebują Siły Powietrzne Stanów

Zjednoczonych, aby w szybkim tempie być w stanie przeszkolić kadry, które miałyby wykorzystywać najnowocześniejszy sprzęt będący w posiadaniu USAF? Wymogi dla programu T-X zdefiniowano około października 2012, kształtują się one w sposób następujący:

- Odzwierciedlenie w nowym samolocie sieciocentryczności pola walki, z położeniem nacisku na szkolenie pilotów tak, by umiejętnie zarządzali oni informacją, awionika więc musi być zaawansowana na tyle, aby adekwatnie replikować środowisko kokpitu F-35 czy F-22, USAF jednak zaznaczyło, że kwestia ta może być realizowana na bazie systemu symulacyjnego zainstalowanego na pokładzie (w konsekwencji np. nie będzie wymagane zabudowanie radaru w samym płatowcu).
- Zakres szkolenia podstawowego realizowanego z użyciem maszyn T-X ma zamykać się w następujących obszarach: podstawy latania i pilotażu, latanie w formacji (także BVR), nawigacja i loty wg przyrządów, zaawansowane elementy walki powietrze-powietrze i powietrze-ziemia, wyżej wspomniane zarządzanie zasobami w kokpicie (crew/cockpit resource management).
- Dodatkowo, oczekuje się, że samolot będzie zdolny do prowadzenia szkolenia zaawansowanego w kwestiach dotyczących: tankowania w powietrzu, latania z użyciem gogli noktowizyjnych, lotów na przechwycenie i działania w środowisku sieciocentrycznym. W zapytaniu RFI (*Request For Information*) z 2009 roku wspomniano, że niektóre z ww. zadań, w tym szczególnie tankowania w powietrzu, mają być wykonywane w symulatorze, nie w samym płatowcu, stąd też rezygnacja z konieczności fizycznej zabudowy systemu do tankowania w docelowej konstrukcji.
- Założono, że samolot ma być zdolny do wykonywania długotrwałych manewrów z wysokim przeciążeniem, jednak, zaznaczyć należy, że maksymalne przeciążenia mają osiągalne być w ściśle określonych warunkach. Dowództwo Air Education and Training w wymaganiach określa, że T-X będzie w stanie wykonać zakręt na wysokości 4575 m z przeciążeniem minimum 6.5 g (docelowo 7.5 g, z dodatkowym wymogiem, by takie charakterystyki lotne były utrzymywalne dla samolotu w zakresie minimum 140-stopniowego wirażu), przy prędkości rzędu 0,9 Macha lub mniejszej, jednak przy masie płatowca wynoszącej co najmniej 80% masy maksymalnej, zakłada się także, że maszyna w takich warunkach nie będzie wykazywała skłonności do utraty energii czy pułapu i określono w tym zakresie minimalne wartości - 10% utraty prędkości i 600 m wysokości. USAF wymaga także by T-X był w stanie operować w toku szkolenia BFM (*Basic Fighter Maneuvers*) przy kątach natarcia przynajmniej 25 stopni, jednak, co ciekawe, nie istnieje wymóg, by samolot posiadał dopalacz.
- Ustalono także, że sprawność floty samolotów musi być utrzymywana na poziomie 80%, a cena zakupu maszyn gra rolę drugorzędową, nacisk główny kładzie się na niskie koszty eksploatacji w dłuższej perspektywie czasowej.

USAF przewidywało również potencjalne zastosowanie maszyn programu T-X w roli lekkiego samolotu szturmowego (np. w celu zastąpienia A-10), jednak zaznaczono, że kwestia ta nie będzie mieć kluczowego znaczenia. Rozważano zastosowanie platformy szkoleniowej w roli bojowej, w środowisku o ograniczonym spektrum zagrożeń, jednak w tym roku zdecydowano o otwarciu zupełnie nowej inicjatywy dla pozyskania nowego samolotu bliskiego wsparcia. Podobnie sprawa wyglądała ze strony US Navy - nawet jeżeli stworzenie zdolnego do lądowania na lotniskowcach wariantu maszyny



szkolnej byłoby mile widziane, nie jest to kwestia podlegająca ocenie.



T-38 jest platformą starą, która nie oferuje możliwości manewrowych i przestrzennych na poziomie wymaganym do szkolenia pilotów samolotów piątej generacji. Głównie ten czynnik motywuje Amerykanów do modernizacji systemu szkoleniowego, w ramach którego zakłada się lepsze odzwierciedlenie zdolności samolotów najnowocześniejszych. Równie istotne są kwestie związane z postępującą informatyzacją i tzw. „sieciocentrycznością” pola walki. Fot. Jacek Siminski.

Mimo, iż przetarg na samoloty szkolne dla amerykańskich sił zbrojnych nie został jeszcze otwarty, już mówi się o grupie sześciu maszyn, wobec których spodziewane jest, że będą one brać udział w postępowaniu.

Pierwszym samolotem jest zupełnie nowa konstrukcja proponowana przez Boeinga w kooperacji ze szwedzkim koncernem Saab. T-X, jednosilnikowy płatowiec z podwójnym usterzeniem pionowym, zaprezentowano 22 sierpnia 2016 r. 15 grudnia bieżącego roku samolot rozpoczął także próby naziemne, w tym próby kołowania. 20 grudnia maszyna wykonała swój dziewiczy lot. Konstrukcyjnie kilka elementów T-X Boeinga przypomina Super Hornety, chodzi tu o wloty powietrza, czy kształt i strukturę powierzchni nośnych (zastosowano skrzydło pasmowe typu LERX - *Leading-Edge Root eXtension*). T-X jest napędzany silnikiem GE Aviation F404-GE-402, z dopalaniem, o ciągu 77,8 kN. Dopalcacz zastosowano, mimo iż nie było wymogu zawarcia w płatowcu takiego rozwiązania konstrukcyjnego w RFI wydanym przez USAF.

Według Boeinga układ kabiny z wyżej umieszczonym fotelem instruktora jest jedną z zalet tej platformy dla szkolących się pilotów. Sama aranżacja kokpitu odzwierciedla zastosowanymi rozwiązaniami to, czego spodziewać mogą się załogi Raptorów i Lightningów. Ciekawostką jest wykorzystanie zwykłego wyświetlacza przeziernego HUD (*Heads Up Display*), podczas gdy w F-22 jest obecne urządzenie szerokokątne, z kolei F-35 takiego systemu nie posiada w ogóle (zastępuje go urządzenie nahełmowe). T-X posiada także gniazdo grzbietowe do pobierania paliwa i relevantną

instalację, jednak producent twierdzi, że nie są one jeszcze połączone. W projekcie wykorzystano także pewne elementy samolotu F-16. Wraz z maszyną, szwedzko-amerykańskie konsorcjum oferuje także system szkolenia naziemnego, podobny do tego, jaki Polska nabyła wraz z M-346.



Szwedzko-amerykańska propozycja firm Boeing i Saab - T-X - 15 grudnia br. rozpoczęła pierwsze próby kołowania, podczas gdy pierwszy, dziewiczy lot miał miejsce 20 grudnia. Fot. Boeing.

Drugim z konkurujących w programie T-X płatowcem jest maszyna opracowana wspólnie przez koncerny Lockheed Martin i KAI - T-50A Golden Eagle. Samolot ten może mieć potencjalną przewagę nad konkurentami, z uwagi na fakt, iż jest oferowany przez Lockheeda, a więc firmę, która jest jednocześnie dostawcą Raptorów i Lightningów. Od początku projektowano go z myślą o zastąpieniu T-38. Płatowiec jest już także użytkowany w Korei Południowej, jest to platforma, którą w czynnej służbie utrzymuje się już od 2007 roku, jednak wersja dopasowana do wymagań USAF zaprezentowana została 17 grudnia 2015. Lockheed zdecydował więc, że nie będzie oferował produktu projektowanego od podstaw, w przeciwieństwie do niektórych konkurentów. Samoloty T-X byłyby jednak produkowane w USA, nie w Republice Korei.

T-50 posiada także zabudowaną w formie zbiornika konforemnej instalację do tankowania w powietrzu. Jest napędzany silnikiem F404-102 z dopalaniem, gwarantującym prędkość maksymalną rzędu 1.2 Macha. Pod kątem charakterystyk lotnych, koreańsko-amerykańska propozycja bardzo przypomina myśliwiec F-16, na którym jest oparta konstrukcja T-50. Podobnie jak w przypadku projektu Saaba, sojusz tworzony przez KAI i Lockheeda także oferuje pakiet sprzętowy z symulatorami. Co więcej, na T-50 domyślnie zabudowano zestaw symulujący sieciocentryczne środowisko współczesnego pola walki i łączy danych, a także symulator radaru i uzbrojenia.



KAI, wraz z Lockheedem, oferują w przetargu T-X już niejako sprawdzoną konstrukcję T-50 Golden Eagle, opartą w dużej mierze o samolot myśliwski F-16. Fot. Dokunaga/Flickr

Trzecią firmą, która potencjalnie może brać udział w przetargu na nowe samoloty szkolne dla USAF, jest Northrop Grumman. Początkowo, wraz z BAe Systems, L-3, i Rolls-Royce, amerykański koncern chciał w programie T-X wystawić zmodernizowaną wersję znanej maszyny Hawk - T2. T2 posiada nową awionikę, skrzydło czy pewne komponenty kadłuba, ze starego samolotu zostaje owiewka i hamulec aerodynamiczny. Przyjęto strategię niskokosztową i niskiego ryzyka, szczególnie, że T-45C Goshawk jest wykorzystywany przez US Navy.

Inicjatywę zakładającą zaoferowanie nowej wersji Hawka zarzucono jednak, głównie z uwagi na wymagania przestrzenne, jakie stawiane są samolotom - chodzi tu głównie o wysokie kąty natarcia, a także długotrwałe manewry na wysokich przeciążeniach. Nie wiadomo także, jak wyglądałaby opłacalność współpracy. Northrop zdecydował bowiem o stworzeniu nowego samolotu, z wykorzystaniem swojego podwykonawcy, firmy Scaled Composites. Jednosilnikowa propozycja Northropa bardzo przypomina wyglądem T-38. Prototyp, oznaczony jako Model 400, został nieoficjalnie oblatany 26 sierpnia br. Utrzymano współpracę z firmą BAe Systems w zakresie całościowego systemu szkolenia naziemnego. Konstrukcja jest owiana tajemnicą, nie ma na jej temat wiele informacji.





Firma Northrop, po zarzuceniu pomysłu zaoferowania platformy opartej o brytyjskiego Hawka, zdecydowała się na stworzenie od podstaw nowego samolotu, znanego pod tajemniczym kryptonimem 'Model 400'. Fot. Northrop Grumman

Włoski koncern Alenia Aermacchi jest czwartym potencjalnym wykonawcą, jednak i w tym przypadku, podobnie jak w przypadku maszyny koncernu Northrop, Włosi nie startują w przetargu samotnie. Oferowany produkt to zintegrowany system szkoleniowy (Integrated Training System) T-100, oparty o samolot M-346 Master, który jest konstrukcją bliźniaczą względem rosyjskiego Jakowlewa Jak-130. Firma deklaruje, że w przypadku wybrania jej jako dostawcy, produkcja M-346 zostanie przeniesiona do USA, w związku z tym podjęła ona współpracę z General Dynamics, podpisując odpowiedni list intencyjny. 26 marca 2015 roku amerykański koncern wycofał się z przetargu. Firma General Dynamics obawiała się, że samolot nie spełni wyśrubowanego zestawu wymagań USAF, jeżeli zostanie zaoferowany w formie „prosto z półki”, w świetle faktu, że konkurencja proponuje konstrukcje skrojone na miarę pod prowadzone postępowanie.

Amerykanom nie odpowiadało także podobieństwo między Masterem a bliźniaczą konstrukcją Jakowlewa. W międzyczasie Finmeccanica stała się częścią giganta - firmy Leonardo - skupiającej kilka włoskich koncernów obronnych. W USA, w lutym roku bieżącego, współpracą z Leonardo zainteresował się Raytheon, do tego konsorcjum dołączyły jeszcze spółki Honeywell Aerospace i CAE USA Inc. M-346 oferowany w przetargu będzie zmodyfikowany i proponowany jako samolot T-100, wykorzystujący dwa silniki turbowentylatorowe Honeywell/ITEC F12. M-346 posiada zaawansowaną awionikę w standardzie *glass cockpit*, interfejs HOTAS (*Hands on Throttle and Stick* - rozwiązanie pozwalające na sterowanie samolotem bez odrywania rąk od drążka i przepustnicy), czy podobny jak w F-35 system komend głosowych.

Bardzo istotny jest fakt, że M-346 spełnia także wymogi USAF w zakresie manewrowości, ponieważ samolot jest zdolny do wykonywania manewrów na bardzo dużych kątach natarcia, nawet powyżej 40 stopni. Nie wiadomo jednak jak wygląda sprawa z zachowaniem się włoskiego płatowca w wirażach. Można wykorzystać go także, podobnie jak Jaka-130, jako lekką maszynę szturmową. Master jest używany operacyjnie i odnosi sukcesy eksportowe - kupiły go kraje takie jak Izrael, Singapur, a także



Polska. Na potrzeby amerykańskiego przetargu samolot będzie wyposażony w system pobierania paliwa w powietrzu. Jednak największą zaletą włoskiej propozycji jest zintegrowany system szkolenia, którego to Master jest jedynie częścią, a piloci „w powietrzu” są w stanie, z jego wykorzystaniem, towarzyszyć swoim kolegom latającym na symulatorze w bazie. Szczegółowo [rozwiązanie to na łamach Defence24 opisywał już Juliusz Sabak](#). Niemniej, w Stanach Zjednoczonych pojawiały się spekulacje, jakoby M-346 spełniał wymagania jedynie z niewielkim zapasem, co w świetle tego, iż koszty będą przy wyborze ofert traktowane drugorzędowo (o czym poniżej), może być niekorzystne z punktu widzenia szans włoskiej konstrukcji.



Włoski koncern Leonardo postanowił, wspólnie z Raytheonem, przedstawić w przetargu ofertę zintegrowanego systemu szkoleniowego T-100, opartą o maszynę M-346 Master, dalekiego kuzyna rosyjskiej konstrukcji Jak-130. Fot. Jacek Siminski.

Dużo mówiło się także o potencjalnym złożeniu oferty przez firmę Textron AirLand, która miała zaoferować zmodyfikowany wariant swojej maszyny szturmowej Scorpion. Według wcześniejszych wypowiedzi jej przedstawicieli (firma bowiem początkowo nie przystąpiła do rywalizacji) wymagania USAF były sprzeczne ze specyfiką ich samolotu. Uznano także, że opracowanie własnym sumptem zupełnie nowego płatowca w ramach przetargu na platformę szkolenia zaawansowanego nie leży w zakresie możliwości finansowych producenta.

Jednak 21 grudnia bieżącego roku na łamach Aviation Week pojawiły się spekulacje, jakoby wycofanie się Textrona z rywalizacji na parę tygodni przed wysłaniem zapytań ofertowych nie było już aktualne. Byłaby to więc szósta oferta w przetargu, który już teraz wygląda na intensywną rywalizację. Amerykańska firma oświadczyła, że konsorcjum Beechcraft Defense/Textron AirLand, odpowiedzialne za skonstruowanie maszyny Scorpion, jest nadal zaangażowane w postępowanie i przeanalizuje nowo opublikowane wymagania, sprawdzając, czy którakolwiek z oferowanych platform może być dopasowana do opublikowanych specyfikacji. Jednakże przedstawiciele przedsiębiorstwa nie ujawnili żadnych detali w zakresie tworzenia konsorcjów, czy współpracy w toku przetargu. Możemy więc założyć, że należy spodziewać się albo prezentacji przeprojektowanego Scorpiona, albo całkowicie nowego samolotu.



Sprzeczne informacje pojawiają się w zakresie potencjalnego złożenia oferty przez firmę Textron AirLand, która miała pierwotnie zaoferować zmodyfikowany wariant swojej maszyny szturmowej Scorpion. Donosi się, że opracowanie własnym sumptem zupełnie nowego samolotu w ramach przetargu na platformę szkolenia zaawansowanego nie leży w zakresie możliwości finansowych producenta. Jednak 21 grudnia bieżącego roku, na łamach Aviation Week opublikowano spekulacje, jakoby wycofanie się Textrona z rywalizacji nie było aktualne, na parę tygodni przed wysłaniem zapytań ofertowych. Byłaby to szósta oferta w przetargu. Fot. Krasimir Grozev/Wikimedia

Analizując program T-X należy też napisać parę słów na temat sposobu oceny ofert, który przyjęły Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych. W tym zakresie przyjęto założenie, że oferta będzie zdobywać punkty premiowane (obniżające ostateczny „koszt” oferty), jeżeli płatowce będą cechować się osiąganiami i parametrami lepszymi od wymaganych. Uwidacznia się tutaj jakościowy charakter podejścia Pentagonu do przetargów (dla porównania, w większości polskich zamówień publicznych bardzo dużą rolę nadal odgrywa cena) i zupełnie inna kultura zakupów uzbrojenia. Mechanizm „rabatowy” przyjęto w lipcu 2016 roku. Parametry objęte tym założeniem to w szczególności dopuszczalne przeciążenia, kąty natarcia, czy czas przygotowania do misji. Odpowiednio, premie miałyby wynosić:

- W zakresie przygotowania samolotu do lotu: 4.3 miliona dolarów za każdą minutę poniżej progu 45 minut;
- W zakresie przeciążeń: 13.2 miliona dolarów, za każde 0,1G powyżej wartości 6,5G i 4,4 miliona za każde 0,1G powyżej 7G. Osiągnięcie 7,5G obniżałoby wartość oferty o 88 milionów USD.
- W zakresie kątów natarcia: osiągnięcie progu 25 stopni (zamiast zakładanych pierwotnie 20) skutkować ma ograniczeniem ceny o 51 milionów dolarów.

System bonusów miał również mieć zastosowanie w odniesieniu do zaimplementowania na samolocie układu GCAS (*Ground Collision Avoidance System* - System Unikania Kolizji z Ziemią), lub ekwiwalentnego, układu do tankowania w powietrzu, czy zaoferowania naziemnego systemu szkoleniowego. Kwestia okazała się na tyle kontrowersyjna, że z jednej strony analitycy wskazywali na chęć promowania innowacji i wysokich osiągnięć, z drugiej na tworzenie lepszych warunków finansowych, a więc i „płacenie producentom” dodatkowo, za to, że ich oferta byłaby wybrana.

Ponadto, nie ma wymogu by samolot T-X stał się maszyną, która weszłaby w skład jednostek „Aggressor”. Można więc uznać, że program T-X na eskadry symulujące działania przeciwnika wpływu mieć nie będzie.

Powołując się na nieoficjalne źródła, Aviation Week wspomina jeszcze o dwóch dodatkowych oferentach, poza Boeingiem, Lockheedem, Northropem i Raytheonem, gdzie nowy samolot Textrona, opisany powyżej, byłby jedną z potencjalnych propozycji, o których jeszcze nic nie wiemy. Sam fakt, że oświadczenie Textron AirLand pojawia się zaledwie na parę tygodni przed rozpoczęciem właściwego przetargu, świadczy o intensywności konkurencji. Mimo wszystko, oferta, która zostanie złożona przez tę firmę ma ograniczone szanse na wybór, ponieważ producenci zobowiązani są do dostarczenia gestorowi parametrów proponowanych produktów w ciągu sześciu miesięcy. Z tego wynika także pośpiech jaki widać w przypadku Boeinga, który już teraz dokonał oblotu swojego prototypu. Plotki dotyczące drugiej maszyny wskazują na turecki koncern Turkish Aerospace Industry (TAI) współpracujący ze Sierra Nevada Corp. (SNC), jednakże tutaj dostępność jakichkolwiek informacji jest jeszcze bardziej ograniczona. Wiadomo, że konglomerat ma nazywać się Freedom Aircraft Ventures. Aviation Week sugeruje, jakoby nowo-zaprojektowana maszyna oferowana przez turecko-amerykańskiego oferenta miała być napędzana dwoma komercyjnymi silnikami turbowentylatorowymi Williams FJ44-4M. Bardziej szczegółowych danych na ten temat w sferze publicznej nie uświadczymy.

USAF miało wystosować zapytania ofertowe 16 grudnia, w kularach mówi się jednak, że procedurę wstrzymano, by dać pracownikom sektora chwilę oddechu w ciągu Świąt Bożego Narodzenia. Sekretarz Sił Powietrznych Deborah James twierdzi, że wszystko może przesunąć się nawet na styczeń 2017.

Finalnie, biorąc pod uwagę zapowiadaną skalę zakupów, samolot, który wybiorą Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych, może zdominować rynek maszyn szkolenia zaawansowanego, a stać miałoby się to przez wzgląd na samą skalę produkcji, co przełoży się automatycznie na obniżenie kosztu zakupu i eksploatacji. Co za tym idzie, jeżeli potencjalnie postępowanie miałby wygrać Boeing, bardzo prawdopodobne jest, że w ślad za Ameryką podąży Szwecja, a następnie kolejni kontrahenci, na przykład nowi użytkownicy samolotu F-35, który ma duże szanse, by, podobnie jak F-16, stać się „podstawowym” samolotem bojowym NATO.

Jacek Siminski