

## „MAŁOSERYJNE” TANKOWCE Z USA DLA JAPONII. ODSTĘPSTWO OD ZASAD FMS?

**Amerykański Departament Stanu wyraził zgodę na zakup czterech samolotów tankowania powietrznego KC-46 przez Japonię, choć maszyny tego typu nie znajdują się jeszcze w pełnoskalowej produkcji. Prawdopodobnie zastosowano tutaj odstępstwo od standardowej procedury FMS, gdyż samoloty nie przeszły jeszcze wszystkich testów sprawdzających ich zdolności w warunkach operacyjnych, co jest z reguły wymagane w procedurze zakupu sprzętu ze Stanów Zjednoczonych.**

Zgodnie z komunikatem agencji DSCA ewentualny kontrakt w ramach programu FMS miałby obejmować dostawę czterech samolotów KC-46A wraz z pakietem wyposażenia, szkoleń i wsparcia. Maksymalna wartość została wyznaczona na 1,9 mld USD, a głównym wykonawcą jest koncern Boeing.

Wyrażenie przez Departament Stanu zgody na zakup samolotów KC-46A przez Japonii w ramach procedury FMS jest o tyle interesujące, że maszyny te jeszcze nie przeszły pełnego procesu testów w warunkach zbliżonych do operacyjnych (Initial Operational Test and Evaluation, IOT&E). Standardowo w procesie FMS dostępne są wyłącznie elementy uzbrojenia i sprzętu wojskowego, które nie tylko weszły w fazę produkcji, ale i ukończyły testy w ramach fazy IOT&E (prowadzone na ogół na egzemplarzach powstających w ramach produkcji małoseryjnej).

Tymczasem samoloty KC-46A weszły do produkcji małoseryjnej (tzw. LRIP) dopiero w sierpniu 2016 roku, po wydaniu decyzji Milestone C o przejściu z fazy badawczo-rozwojowej (Engineering and Manufacturing Development, EMD) do etapu produkcji i rozmieszczenia (Production and Deployment, PD). Natomiast rozpoczęcie „operacyjnych” testów (IOT&E), standardowo wymaganych do programu FMS przewidziane jest – zgodnie z treścią raportu DOT&E za 2015 rok – dopiero na maj 2017 roku.

W procedurze FMS istnieje jednak możliwość zastosowania odstępstwa od tego wymogu, o ile uzyska się specjalną zgodę – tzw. „yockey waiver”. Przymuszczalnie w tym przypadku Amerykanie zdecydowali się udostępnić Japończykom samoloty, które znajdują się już – od sierpnia 2016 roku - w produkcji małoseryjnej (a więc zakończyły wszystkie testy wymagane do zamknięcia fazy badawczo-rozwojowej EMD), ale jeszcze nie przeszły „operacyjnych” prób, z zasady poprzedzających produkcję pełnoskalową.

Każdy z samolotów jest napędzany dwoma silnikami Pratt &Whitney Model 4062 (PW4062), przewidziano także w ramach pakietu dostawę jednego silnika zapasowego. Maszyny otrzymają ponadto zdolność wykorzystania systemu GPS (w tym w warunkach zakłóceń), a także urządzenia służące do samoobrony, w tym systemy ostrzegania o opromieniowaniu radarem ALR-69A i laserowe systemy zakłóceń w podczerwieni LAIRCM. Wraz z samolotami zostaną też zakupione urządzenia do identyfikacji swój-obcy APX-119 czy środki łączności.

Zgodę na zakup samolotów KC-46A musi jeszcze wyrazić Kongres. Należy pamiętać, że opublikowanie przez agencję DSCA komunikatu o zgodzie Departamentu Stanu nie jest równoznaczne z podpisaniem kontraktu.