

LEONARDO AIRCRAFT: „MASTERY DLA POLSKI I WŁOCH W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI”

Przy okazji prezentacji pierwszego zamówionego egzemplarza samolotu szkolno-treningowego M-346 Master przedstawiciele włoskiego koncernu Leonardo Aircraft omówili perspektywę programu oraz współpracy przemysłowej z Polską. Zademonstrowano także linię produkcyjną oraz naziemne komponenty systemu szkolenia, którego elementem są pozyskiwane dla Sił Powietrznych Mastery. Obecnie jej moce będą skupione na dostawach maszyn przeznaczonych dla Polski i Włoch.

Oficjalna część wydarzenia zorganizowanego 6 czerwca br. w zakładach lotniczych Leonardo-Finmeccanica w Venegono-Superiore zgromadziła grono polskich i włoskich delegatów. Odślonięcia pierwszego polskiego egzemplarza samolotu szkolno-treningowego Aermacchi M-346 Master dokonali wspólnie wiceminister Obrony Narodowej Bartosz Kownacki oraz szef sztabu Włoskich Sił Powietrznych i zarazem podsekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Włoch Gioacchino Alfano. Gospodarza uroczystości reprezentował dyrektor zarządzający Leonardo-Finmeccanica Aircraft, Filippo Bagnato. Wśród przedstawicieli polskiej delegacji był również Inspektor Polskich Sił Powietrznych, gen. bryg. pil. Tomasz Drewniak.

Czytaj też: [Polski Master zaprezentowany \[GALERIA\]](#)

Filippo Bagnato, dyrektor zarządzający włoskiego koncernu, który zaznaczył m.in., że działania firmy w ramach oferowanego zintegrowanego systemu szkolenia pilotów wykraczają poza dostawy i konfigurację samego sprzętu latającego. Przedstawiciel firmy Leonardo podkreślił, że wchodzi w ten zakres rozwiązania obejmujące w równym stopniu flotę powietrzną, jak i naziemną bazę szkoleniowo-treningową.



Fot. Defence24.pl

Jako przykład funkcjonalności włoskich zintegrowanych systemów szkoleniowych Bagnato wskazał ośrodek włoskich Sił Powietrznych w Galatina (niedaleko Lecce), który obsługuje wyszkolenie jedenastu narodowych sił powietrznych w ramach NATO. Centrum działa w oparciu o systemy naziemne i samoloty produkowane przez Leonardo-Finmeccanica. Dyrektor Bagnato przypomniał, że polscy piloci i przyszli instruktorzy wyznaczeni do obsługi ośmiu zamówionych egzemplarzy M-346 przechodzą aktualnie szkolenie właśnie we Włoszech. Ich bieżący nalot w ramach prowadzonych ćwiczeń na samolotach M-346 ma wynosić obecnie już 60 godzin. Loty z udziałem polskich pilotów trwają od marca tego roku. Włoski producent zobowiązał się w kontrakcie z lutego 2014 roku do przeszkolenia 16 pilotów oraz 139 inżynierów i techników, włączonych do obsługi zintegrowanego systemu szkolenia.

Czytaj też: [Pierwszy lot szkoleniowy Polaka na Masterze](#)

Polska aspiruje do stworzenia własnego międzynarodowego centrum treningowego - z zastosowaniem włoskiego zaplecza sprzętowego. Podkreślane w tym kontekście było znaczenie zmodernizowanego ośrodka szkoleniowego w Dęblinie, który przeszedł już szereg prac przygotowawczych do przyjęcia nowych maszyn i infrastruktury szkoleniowej. Wraz z pozyskaniem ośmiu nowych maszyn i dedykowanej infrastruktury naziemnej dęblińska baza ma stać się międzynarodowym centrum szkolenia pilotów wojskowych.

Czytaj też: [M-346 Master podstawą polsko-włoskiej bazy szkoleniowej dla Europy?](#)

Prezentacja pierwszego polskiego modelu M-346 odbywała się m.in. w obecności przedstawicieli dęblińskiej szkoły lotniczej, w tym płk pil. Artura Kałko, dowódcy 41. Bazy Lotnictwa Szkolnego. Nowy Master ma zostać ostatecznie przekazany polskiemu ośrodkowi razem z drugim M-346 jesienią tego roku. Kolejne sześć samolotów Włochy dostarczą do Polski do końca 2017 roku. Na kadłubie pierwszego prezentowanego egzemplarza widnieje już emblemat 41. Bazy Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie, zaraz obok podpisu generała broni Mirosława Różańskiego, oryginalnie umieszczonego na „surowej” powierzchni kadłuba i przekopiowanego na naniesione później ubarwienie - Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych dokonał symbolicznego wpisu w lutym tego roku.



Fot. Defence24.pl

Zanim jednak pierwszy gotowy polski M-346 będzie mógł rozpocząć swoją służbę 41. Bazy Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie, czeka go jeszcze długa seria prób i testów. Pierwsze podejścia do oblatywania nowego egzemplarza będą miały miejsce jeszcze w czerwcu tego roku. W dalszej kolejności płatowiec przejdzie przez cykl certyfikacji podzespołów i elementów wyposażenia dedykowanych dla polskiej wersji M-346, w tym spadochronu hamującego (element nieobecny w wersji izraelskiej i singapurskiej) oraz przesłanianej pokrywy kabiny, przystosowanej do praktycznych szkoleń umiejętności pilotażu przy niskiej widoczności i lotów według wskazań instrumentów pokładowych. Wiąże się z tym kolejna specyficzna własność polskiego modelu Mastera, a mianowicie mechanizm katapultowania z zastosowaniem kruszonej pirotechnicznie pokrywy kabiny zamiast tradycyjnej, odrzucanej na zewnątrz.

Specjaliści z Leonardo-Finmeccanica wyróżniali także kompozytową konstrukcję płatowca, a właściwie - skalę zastosowania materiałów z włókna węglowego. Zgodnie z ujawnionymi informacjami, tworzywa tego typu stanowią 30 proc. całej konstrukcji samolotu. Ma to podnosić wytrzymałość i odporność korozyjną kadłuba przy jednoczesnym ograniczeniu wagi. M-346 ma być zróżnicowaną i uniwersalną platformą szkoleniową - zdolną do imitowania wszystkich podstawowych typów samolotów bojowych w zakresie osiągnięć i właściwości lotnych. Ma to umożliwić zaawansowana elektronika i autonomiczne systemy obliczeniowe, które pozwalają na cyfrowe dostrajanie parametrów technicznych zgodnie z zapotrzebowaniem.



Fot. Defence24.pl

Firma pokłada duże nadzieje w bojowej wersji maszyny, przygotowując aktualnie jej oficjalną prezentację na kolejnej imprezie lotniczej w brytyjskim Farnborough w dniach 11-17 lipca tego roku. Włoscy konstruktorzy liczą też na polskie zainteresowanie egzemplarzami Mastera o takich właściwościach, zwracając uwagę, iż może on skutecznie zapełnić lukę po wysłużonych myśliwsko-bombowych Su-22.

Czytaj też: [Radom Air Show 2015: Uzbrojony Master za Su-22?](#)

Jak już wspomniano, sam płatowiec to jedynie część zintegrowanego systemu szkoleniowego. Obok oficjalnej uroczystości we Włoszech odbyła się prezentacja komputerowych platform CBT (Computer Base Training) i CAI (Computer Added Instructions), zapewniających obsługę szkoleniowo-treningową z użyciem symulatorów i trenerów komputerowych. Zgodnie z formułowaną doktryną szkolenia, wspomniane rozwiązania mają zapewniać większą samodzielność adeptów pilotażu przy pokonywaniu kolejnych etapów oraz eliminować potrzebę stałego nadzoru instruktora.

Przebiegiem procesu nauczania steruje zaprogramowana aplikacja, która reaguje na postępy i osiągnięcia kursantów, stopniowo generując kolejne zadania. Zrealizowanie pełnego programu jest wymogiem przejścia do kolejnych, bardziej zaawansowanych etapów szkolenia – jak twierdzą specjaliści z Leonardo-Finmeccanica, przebycie etapu podstawowego zajmuje od 200 do 240 godzin pracy. Jego realizacja jest z kolei warunkiem przystąpienia do szkolenia na symulatorach FMS (Full Mission Simulator).



Fot. Defence24.pl

Włoski koncern Leonardo-Finmeccanica (wcześniej Alenia Aermacchi i Finmeccanica Aircraft Division) realizuje zadania dla polskich sił zbrojnych w ramach umowy opiewającej na blisko 1,2 miliarda złotych. Zamówienia na dostawy Masterów M-346 złożyły także Włochy, Singapur i Izrael. Ostatnie z dwóch wskazanych państw zrealizowały już swoje zamówienia, przy czym izraelski finalny egzemplarz zszedł z linii produkcyjnej zaledwie dzień po pierwszym polskim modelu.

Zgodnie z zapewnieniami przedstawicieli Leonardo-Finmeccanica, całe moce przerobowe firmy będą teraz poświęcone realizacji zamówień dla Polski i Włoch. Pierwsza para M-346 powinna trafić do Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie w listopadzie. Kolejne samoloty będą dostarczane do Polski parami, najprawdopodobniej w lutym, maju i październiku 2017.