

SZWECJA: SZKOLNE TURBOŚMIGŁOWCE ZASTĄPIĄ ODRZUTOWCE? [KOMENTARZ]

Szwedzka agencja Försvarets materielverk (FMV) podpisała z firmą Grob Aircraft umowę dotyczącą dostawy systemu szkolenia podstawowego opartego na samolotach turbośmigłowych Grob G 120TP. Co ciekawe, zastąpią one w tej roli używane od 1967 roku odrzutowce szkolno-treningowe Saab 105. Jest to w pewnym sensie połowa modernizacji systemu szkoleniowego. Obecnie Szwecja poszukuje też maszyn szkolenia zaawansowanego, takich jak Leonardo M-346 Master czy stworzony przez koncern Saab wspólnie z Boeingiem T-7 Red Hawk. Ten ostatni jest uważany za faworyta.

Obecnie zarówno szkolenie podstawowe jak i zaawansowane realizowane jest przez szwedzkie siły powietrzne na samolotach Saab 105, noszących wojskowe oznaczenie SK 60. Jest ich w czynnej służbie około 48 egzemplarzy, jednak wymagana jest pilna zmiana, gdyż Saab 105 jest niemal rówieśnikiem polskich TS-11 Iskra czy czechosłowackiego L-29 Delfin i maszyną o podobnych możliwościach. Różnicą stanowiło zastosowanie dwóch silników, a nie jednego i kabiny, w której student siedzi obok instruktora (a nie w układzie tandem). Różnicą jest także usterzenie ogonowe typu T (podobnie jak w L-29).

Czytaj też: [Szwecja chce kupić samoloty szkolne. Nie będzie łatwo](#)

Podobnie, jak niedawno Iskra, szwedzki samolot wymaga pilnej wymiany, nie przystając do nowoczesnego systemu szkolenia. Potrzebne są samoloty z cyfrową awioniką o osiągnięciach pozwalających na szkolenie pilotów myśliwców JAS-39 Gripen a w przyszłości maszyn nowej generacji Tempest, gdyż Szwecja przystąpiła w 2019 roku do programu brytyjskiego samolotu przyszłości.

Szwedzi przy okazji wymiany samolotów zdecydowali się na unowocześnienie całego systemu szkolenia - podzielenie zadań realizowanych przez SK 60 pomiędzy dwa różne typy maszyn. W ramach zawartej właśnie umowy, której wartość jeszcze nie została podana do publicznej wiadomości, pozyskany zostanie system szkolenia podstawowego Grundläggande flygutbildningen (GFU) ulokowany w bazie lotniczej Malmen w pobliżu Linköping. Będzie się on składał z symulatorów, komputerowych stanowisk szkoleniowych oraz innych pomocy naukowych wraz z obsługą techniczną i siedmioma samolotami Grob G 120TP, które otrzymają oznaczenia SK 40. Nie jest wykluczone pozyskanie w przyszłości kolejnych płatowców tego typu. Grob Aircraft zapewni też szkolenie personelu i wsparcie eksploatacji. Zgodnie z umową już w 2024 roku baza Malmen ma być gotowa do szkolenia pierwszych kadetów. Oznacza to, że do tego czasu musi nie tylko zostać dostarczony i zainstalowany cały system, ale również zakończone przygotowanie instruktorów.



Fot. Saab

Czytaj też: [Saab wesprze szwedzkie "Iskry". Po raz ostatni?](#)

Grob 120TP to popularna maszyna w wojskowym szkoleniu pilotów, ze względu na dobre właściwości lotne, nowoczesną awionikę i niskie koszty eksploatacji. Wśród 11 krajów, których siły zbrojne wykorzystują te samoloty znajdują się m.in. Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Jordania czy Meksyk. Układ maszyny jest klasyczny, z rozbudowanymi statecznikami i oszkloną, obszerną kabiną zapewniającą bardzo dobrą widoczność. Miejsca pilota i instruktora są zamienne a obaj mają do dyspozycji wyświetlacze wielofunkcyjne.

G 120TP zachowują dobrą sterowność przy prędkościach od 58 do 245 węzłów (107-435 km/h) i jest certyfikowany do wykonywania akrobacji przy przeciążeniach +6/-4 G. Samolot może pozostawać w powietrzu do 6 godzin. Napęd zapewnia Rolls-Royce M250-B17F o mocy startowej 456 KM z pięciopłatowym śmigłem. Podwozie jest chowane.

Czytaj też: [Ruszyła seryjna produkcja T-7A Red Hawk](#)

Warto zaznaczyć, że płatowiec ten nie jest w stanie zastąpić odrzutowego Saaba 105 we wszystkich zadaniach, dlatego Szwecja nadal poszukuje samolotu szkolenia zaawansowanego. Tymczasowo rolę tę mają spełniać dwumiejscowe maszyny Saab JAS-39D Gripen, ale docelowo pozyskany zostanie do końca dekady nowy samolot AJT. Najpoważniejszym kandydatem jest Saab-Boeing T-7 Red Hawk, który został przez US Air Force wybrany następcą odrzutowców T-38 Talon. Szwedzkie lotnictwo nie wyklucza jednak również innych możliwości.

Nie jest tajemnicą, że testy, w tym również zimowe w Szwecji przechodziły samoloty M-346 Master firmy Leonardo Aircraft. Są one używane do szkolenia zaawansowanego również w Polsce czy Izraelu i mogą stanowić interesującą propozycję z potencjałem do szerszej współpracy międzynarodowej. Decyzja w zakresie drugiej fazy zastępowania maszyn Saab 105 ma zapaść w połowie bieżącej

dekady, aby następca wszedł do służby przed rokiem 2030. Będzie to oznaczało całkowitą reformę szwedzkiego systemu szkolenia pilotów bojowych i przygotuje tę strukturę na kolejne generacje samolotów wielozadaniowych.

Czytaj też: [Dwunasty Bielik w Dęblinie \[FOTO\]](#)

Jest to kierunek zmian, który czeka wiele krajów europejskich. Systemy szkolenia oparte są tam nadal w większości na samolotach z lat 60-tych i 70-tych ubiegłego wieku. Prowadzi to do sytuacji w której pilot z analogowego samolotu szkolnego, wyposażonego w "zegary" przesiada się do kabiny maszyny bojowej z ekranami wielofunkcyjnymi i systemami cyfrowymi wspierającymi jego działania. Nie tylko utrudnia to transfer z maszyn szkolnych na bojowe, ale też wymaga eksploatacji ich w roli, którą z sukcesem mógłby wypełnić odpowiednio nowoczesny samolot szkolno-treningowy, którego godzina lotu jest wielokrotnie tańsza niż samolotu bojowego 4., a szczególnie 5. generacji.