

MASTER W ROLI SAMOLOTU BOJOWEGO? LEONARDO: „PROJEKTOWANY JAKO MYŚLIWIEC”

Koncern Leonardo zaprezentował w Polsce ofertę samolotów M-346, zarówno w wariacie szkolno-treningowym (AJT), jak i szkolno-bojowym (FT). Ta ostatnia wersja jest promowana z myślą o zastąpieniu samolotów Su-22 w Polsce. Giacomo Iannelli, pilot doświadczalny Leonardo-Finmeccanica, omówił właściwości i osiągi obu typów płatowca oraz postęp w przygotowaniu maszyn budowanych dla Polski.

Włoski koncern lotniczy uczestniczył w tegorocznej edycji MSPO po raz pierwszy jako Leonardo. Głównym punktem ekspozycji była oferta samolotów szkolno-treningowych M-346 AJT Master (Advanced Jet Trainer) zamówionych przez Polskę w lutym 2014 roku. Obecnie promowana jest między innymi uzbrojona wersja Mastera typu M-346 FT (Fighter Trainer). Producent oczekuje, że samoloty w takiej konfiguracji mogłyby zyskać zainteresowanie na rynku polskim, a także w innych państwach. Przedstawiciele Leonardo zaznaczają, że płatowiec M-346 FT będzie oferowany Polskim Siłom Powietrznym jako potencjalny następca samolotów uderzeniowych Su-22. Podczas MSPO 2016 Giacomo Iannelli, pilot doświadczalny Leonardo-Finmeccanica omówił właściwości i osiągi obu typów płatowca oraz postęp w przygotowaniu maszyn budowanych dla Polski.

W swoim początkowym zamyśle M-346 był projektowany jako myśliwiec - nasze obecne podejście do wspomnianej konstrukcji jest przedłużeniem tego sposobu myślenia. [...] Na rynku trudno o samolot szkoleniowy, który posiadałby wszelkie cechy samolotu bojowego. M-346 FT jest odpowiedzią na to zapotrzebowanie.

Giacomo Iannelli, pilot doświadczalny Leonardo-Finmeccanica

Uzbrojona wersja samolotu pozostaje jak dotąd na etapie testów prototypu, ale w perspektywie najbliższych dwóch lat ma rozpocząć się jej właściwa produkcja. Wtedy też użytkownicy istniejących M-346 będą mogli doposażyć i dozbroić już posiadane Mastery. M-346 FT ma nie tylko możliwość symulowania użycia środków bojowych, ale także ich realnego wykorzystania w procesie szkolenia i na polu walki. Wszystko to zgodnie z deklaracjami producenta ma być dostępne przy znacznie niższych kosztach operacyjnych, w porównaniu do pełnoprawnych myśliwców frontowych.

Celem jest wyszkolenie kadry do lotów na myśliwcach różnego rodzaju, jak F-16, MiG-29, F-35 czy Eurofighter - Master jest zdolny do wiernego odwzorowania charakterystyki lotnej wszystkich tych maszyn, a niektóre z nich może w wybranych aspektach nawet przewyższać. Dysponuje układem sterowania umożliwiającym pełną kontrolę nad płatowcem przy kątach natarcia przekraczających nawet 30 stopni. Samolot jest przy tym bardzo prosty w pilotażu, co jest niezmiernie istotne dla adeptów sztuki latania na myśliwcach.

Giacomo Iannelli, pilot doświadczalny Leonardo-Finmeccanica

Próby w locie wariantu Mastera przeznaczonego dla Polski trwają już ponad dwa miesiące. Rozpoczęcie dostaw spodziewane jest w listopadzie. „Od czerwcowej premiery pierwszego z polskich egzemplarzy Mastera trwają loty doświadczalne na tej maszynie - mamy zatem za sobą już dwa miesiące prób z polską wersją. Testy polskiego wariantu zakończą się certyfikacją spodziewaną pod koniec października. Dostawy powinny wystartować w listopadzie. Niebawem zostanie oddany do użytku także drugi z ośmiu zamówionych samolotów” - podkreślił pilot Leonardo.

Iannelli wskazał przy tym na podstawowe cechy M-346, które uważa za decydujące w użyteczności tego samolotu dla polskich sił powietrznych. Podkreślił podobieństwo wyposażenia i konfiguracji kokpitu Mastera z użytkowanym w Polsce F-16. Mastery mają też w jego opinii charakteryzować się dopasowanymi osiąganiami i zdolnością wiernego odwzorowania myśliwców wielozadaniowych, używanych przez Siły Powietrzne RP.

Jako narzędzie szkoleniowo-treningowe M-346 posiada na pokładzie z system ETTS Embedded Tactical Training System (symulacji szkolenia taktycznego) pozwalającym na dobór i imitowanie aparatury, czujników oraz systemów uzbrojenia używanych na istniejących samolotach bojowych. Umożliwia też tworzenie wirtualnych scenariuszy taktycznych, symulacji obiektów powietrznych, morskich i lądowych (własnych lub wrogich), w interakcji z samolotem w czasie rzeczywistym podczas misji szkoleniowych. Samolot w trakcie lotu może współdziałać z kilkoma systemami naziemnymi Ground Based Training System, przeznaczonymi do szkolenia pilotów Masterów. System transmisji danych łączy też symulatory z samolotami wykonującymi realne misje.

Piloci szkoleni na ziemi mogą uczestniczyć w tych samych misjach, co ich koledzy działający w powietrzu - obaj zachowują ze sobą pełen kontakt i obserwują się wzajemnie dzięki instrumentom pokładowym. Pozwala to na znaczące oszczędności i czyni szkolenie mniej skomplikowanym.

Giacomo Iannelli, pilot doświadczalny Leonardo-Finmeccanica.

Do dyspozycji pilotów szkolonych na M-346 pozostaje również zintegrowany system szkoleniowy ITS (Integrated Training System), który obejmuje poza samolotem także naziemną aparaturę treningową GBTS (Ground Based Training System). Trzon ITS stanowi symulacja w czasie rzeczywistym (LVC, Live-Virtual-Constructive), pozwalająca na skorelowanie symulatora i samolotu odbywającego misję w powietrzu. Umożliwia tym samym osobom szkolącym się na naziemnych trenażerach uczestnictwo w realnym scenariuszu działań. Początkujący piloci uzyskują dzięki temu możliwość praktycznego opanowania i przećwiczenia syntetycznych programów treningowych oraz realizowania etapów szkolenia na ziemi, jeszcze przed prawdziwym lotem.

M-346 pozwala na obsługę z użyciem zintegrowanego wyświetlacza najełmowego i komend głosowych. Zakres właściwości samego samolotu będzie można dodatkowo rozszerzyć w przyszłości, w nowej wersji samolotu dzięki opcjom zainstalowania: systemów walki elektronicznej, taktycznego łącza wymiany danych, radaru wielomodowego oraz sprzętu obniżającego sygnaturę radarową. Zastosowanie tego wyposażenia ma zwiększyć zdolności Mastera do prowadzenia działań bojowych.