

Bojowa wersja Aermacchi M-346

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 12 marca 2011

W czasie prezentacji w zakładach Alenia Aermacchi w Venegono, przedstawiciele przedsiębiorstwa poinformowali o istnieniu bojowej wersji samolotu szkolenia zaawansowanego M-346 Master.

Pierwszy prototyp M-346 z zabudowanym spadochronem antykorkociągowym. Obecnie

Jednym z potencjalnych nabywców tej konstrukcji, nazwanej wstępnie Light Combat Aircraft, są Aeronautica Militare Italiana (AMI, włoskie wojska lotnicze), które sprecyzowały już wymagania co do uzbrojenia i wyposażenia przenoszonego przez bojową wersję Mastera. Przy maksymalnej masie startowej wynoszącej ok. 10 110 kg, M-346 LCA ma być zdolny do przenoszenia 3000 kg uzbrojenia i wyposażenia na 9 węzłach - podkadłubowym, 2 na końcach skrzydeł i 6 podskrzydłowych - na których zamontowane będą belki umożliwiające pneumatyczny zrzut podwieszenia. Samolot ma być przystosowany do przenoszenia pocisków *powietrze-powietrze* krótkiego zasięgu AIM-9 i IRIS-T, pociski *powietrze-powierzchnia* Maverick i Brimstone, kierowany pocisk przeciwokrętowy Marte, 227-kg i 454-kg bomby klasyczne i kierowane laserowo oraz zasobniki z niekierowanymi pociskami rakietowymi i działkami. Oprócz tego na pylonach można też będzie podwiesić zasobniki nawigacyjno-celownicze, walki elektronicznej i rozpoznawcze. Dodatkowo samolot będzie przystosowany do przenoszenia trzech dodatkowych zbiorników z paliwem o pojemności 630 l każdy.

W konfiguracji do wykonywania zadań powietrze-powietrze M-346 LCA ma rozwijać prędkość 1060 km/h (M1,2), a w konfiguracji z maksymalną masą podwieszeń - 954 km/h (M0,9). Wyposażenie obronne samolotu ma składać się z układu ostrzegającego o opromieniowaniu wiązką radiową, wyrzutników flar i dipoli zabudowanych w tylnej części kadłuba, po bokach statecznika pionowego oraz aktywnych elektronicznych układów zakłócających. Uzbrojenie będzie naprowadzane przy pomocy wskaźnika nahełmowego lub wskaźnika przeziernego (HUD). Co ciekawe, wyposażeniem takim dysponować będą obydwaj członkowie załogi. Jak poinformowali przedstawiciele producenta, przeprowadzono już pierwsze próby kierowania uzbrojeniem przy pomocy HUD z tylnej kabiny. Samolot zostanie też wyposażony w radiolokator Fiar Grifo M. Obecnie trwają badania urządzenia na stanowisku naziemnym. Wersja bojowa M-346 ma uzyskać certyfikat typu przed końcem br.

Na zautomatyzowanej linii produkcyjnej M-346 w Venegono montowane są 3 kolejne sa

Do 8 marca trzy przedseryjne szkolne Mastery wykonały ponad 1000 lotów próbnych i kolejnych 300 w ramach pokazów, prezentacji, itp. Obecnie jeden z nich przechodzi

próby na Sardynii, gdzie badane są własności lotne samolotu przy krytycznych kątach natarcia oraz wykonywane są zrzuty podwieszeń.

Dwa pierwsze T-346, zaprezentowane 21 grudnia ub.r. oczekują na oblot, który powinien nastąpić już wkrótce. Następnie trafią one do jednostki badawczej AMI, gdzie poddane zostaną ocenie zdolności operacyjnych. Na linii montażowej w Venegono produkowane są kolejne Mastery przeznaczone dla włoskich wojsk lotniczych, są to egz. nr 5,6 i 7.

Rozpoczęto także montaż pierwszego samolotu dla Singapuru. Kraj ten zamówił 12 M-346. Dostawa pierwszego z nich zaplanowana jest na kwiecień 2012. Ostatni z singapurskich Masterów trafi do użytkownika prawdopodobnie pod koniec 2013. Samoloty pozostaną nadal w Europie, ponieważ miejscem ich stacjonowania będzie centrum w Cazaux we Francji, gdzie prowadzone są szkolenia pilotów wojsk lotniczych Singapuru.



Pierwszy prototyp M-346 z zabudowanym spadochronem antykorkociągowym. Obecnie trwają jego próby w locie na poligonie Decimomano na Sardynii / Zdjęcie: Bartosz Głowacki

Jednym z potencjalnych nabywców tej konstrukcji, nazwanej wstępnie Light Combat Aircraft, są Aeronautica Militare Italiana (AMI, włoskie wojska lotnicze), które sprecyzowały już wymagania co do uzbrojenia i wyposażenia przenoszonego przez bojową wersję Mastera. Przy maksymalnej masie startowej wynoszącej ok. 10 110 kg, M-346 LCA ma być zdolny do przenoszenia 3000 kg uzbrojenia i wyposażenia na 9 węzłach - podkadłubowym, 2 na końcach skrzydeł i 6 podskrzydłowych - na których zamontowane będą belki umożliwiające pneumatyczny zrzut podwieszenia. Samolot ma być przystosowany do przenoszenia pocisków *powietrze-powietrze* krótkiego zasięgu AIM-9 i IRIS-T, pociski *powietrze-powierzchnia* Maverick i Brimstone, kierowany pocisk przeciwokrętowy Marte, 227-kg i 454-kg bomby klasyczne i kierowane laserowo oraz zasobniki z niekierowanymi pociskami rakietowymi i działkami. Oprócz tego na pylonach można też będzie podwiesić zasobniki nawigacyjno-celownicze, walki elektronicznej i rozpoznawcze. Dodatkowo samolot będzie przystosowany do

przenoszenia trzech dodatkowych zbiorników z paliwem o pojemności 630 l każdy.

W konfiguracji do wykonywania zadań powietrze-powietrze M-346 LCA ma rozwijać prędkość 1060 km/h (M1,2), a w konfiguracji z maksymalną masą podwieszeń - 954 km/h (M0,9). Wyposażenie obronne samolotu ma składać się z układu ostrzegającego o opromieniowaniu wiązką radiową, wyrzutników flar i dipoli zabudowanych w tylnej części kadłuba, po bokach statecznika pionowego oraz aktywnych elektronicznych układów zakłócających. Uzbrojenie będzie naprowadzane przy pomocy wskaźnika napełniowego lub wskaźnika przeziernego (HUD). Co ciekawe, wyposażeniem takim dysponować będą obydwaj członkowie załogi. Jak poinformowali przedstawiciele producenta, przeprowadzono już pierwsze próby kierowania uzbrojeniem przy pomocy HUD z tylnej kabiny. Samolot zostanie też wyposażony w radiolokator Fiar Grifo M. Obecnie trwają badania urządzenia na stanowisku naziemnym. Wersja bojowa M-346 ma uzyskać certyfikat typu przed końcem br.



Na zautomatyzowanej linii produkcyjnej M-346 w Venegono montowane są 3 kolejne samoloty dla Włoch, a także pierwszy z 12 zamówionych przez wojska lotnicze Singapuru / Zdjęcie: Alenia Aermacchi

Do 8 marca trzy przedseryjne szkolne Mastery wykonały ponad 1000 lotów próbnych i kolejnych 300 w ramach pokazów, prezentacji, itp. Obecnie jeden z nich przechodzi próby na Sardynii, gdzie badane są własności lotne samolotu przy krytycznych kątach natarcia oraz wykonywane są zrzuty podwieszeń.

Dwa pierwsze T-346, zaprezentowane 21 grudnia ub.r. oczekują na oblot, który powinien nastąpić już wkrótce. Następnie trafią one do jednostki badawczej AMI, gdzie poddane zostaną ocenie zdolności operacyjnych. Na linii montażowej w Venegono produkowane są kolejne Mastery przeznaczone dla włoskich wojsk lotniczych, są to egz. nr 5,6 i 7.

Rozpoczęto także montaż pierwszego samolotu dla Singapuru. Kraj ten zamówił 12 M-346. Dostawa pierwszego z nich zaplanowana jest na kwiecień 2012. Ostatni z singapurskich Masterów trafi do użytkownika prawdopodobnie pod koniec 2013. Samoloty pozostaną nadal w Europie, ponieważ miejscem ich stacjonowania będzie centrum w Cazaux we Francji, gdzie prowadzone są szkolenia pilotów wojsk lotniczych Singapuru.
