

# Śmigłowcowa szansa dla Polski i polskiej armii

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł lotniczy 12 września 2025

Polska mierzy się dzisiaj z szeroko zakrojoną modernizacją techniczną Sił Zbrojnych RP. Szereg realizowanych przedsięwzięć tworzy szansę nie tylko wzmocnienia potencjału wojska w nowym, systemowym ujęciu, lecz również przynosi korzyści ekonomiczne i okazję do budowy potencjału przemysłowego w naszym kraju.



*Budowa nowoczesnego i kompleksowego systemu szkolenia jest konieczna z racji trwającego procesu wymiany pokoleniowej floty wiroplątów w Wojsku Polskim*

Jedną z najważniejszych potrzeb polskiej armii jest wymiana floty śmigłowców. Proces ten już się rozpoczął, jednak dla osiągnięcia wymiernego efektu musi być kontynuowany. Wojsko Polskie stoi bowiem przed

koniecznością wymiany pokoleniowej całej gamy wiroplątów, a także budowy kompleksowego systemu, który pozwoli zmaksymalizować efektywność maszyn. Swoje rozwiązanie w tej kwestii mają zakłady PZL-Świdnik.

## Niezbędna wymiana pokoleniowa

Wojsko Polskie eksploatuje dzisiaj wiele typów śmigłowców. Dużą część floty stanowią maszyny wyprodukowane w Świdniku. Śmigłowce Mi-2 i W-3 Sokół mają za sobą po kilka dekad udanej służby w polskiej armii. Jednak ich wiek wymaga wdrożenia następców. Ministerstwo Obrony Narodowej dokonało już pierwszych decyzji w tym zakresie. 1 lipca 2022 podpisana została umowa z PZL-Świdnik na dostawę 32 śmigłowców wielozdaniowych AW149 dla 25. Brygady Kawalerii Powietrznej, które skokowo zwiększają zdolności operacyjne tego związku taktycznego, mającego na wyposażeniu również W-3 Sokół.

Umowa na dostawy AW149 od samego początku zakładała ulokowanie produkcji tych śmigłowców w Świdniku, aby umacniać odporność kraju poprzez transfer technologii i rozwój innowacyjnej gałęzi przemysłu. Oficjalnie linię produkcyjną AW149 otwarto 4 czerwca 2024. Obecnie trwa montaż pierwszych maszyn dla polskiej armii. W kwietniu

odbył się oblot pierwszego wyprodukowanego w Świdniku śmigłowca tego typu. Przekazanie go do 25. BKPow. powinno nastąpić jesienią tego roku.

Zanim produkcję AW149 uruchomiono w Świdniku, pierwsze śmigłowce dla Wojska Polskiego zbudowały zakłady Leonardo we Włoszech, co wynikało z harmonogramu dostaw. Dzięki temu 25. BKPow. mogła szybko rozpocząć szkolenia personelu i wdrażanie nowego typu statku powietrznego do służby. Dostawa pierwszego śmigłowca nastąpiła już po 16 miesiącach od zawarcia umowy, która zakłada dostawy tych śmigłowców do 2029.

W ostatnich latach wojsko odebrało też różne wyspecjalizowane śmigłowce. Do Marynarki Wojennej trafiły 4 AW101 w odmianie ZOP/SAR. Ponadto Siły Zbrojne RP pozyskały nowe wiropląty dla Wojsk Specjalnych (osiem S-70i) i zakontraktowano śmigłowce uderzeniowe – 96 AH-64E. Łącznie będzie to niemal 150 nowych wiroplątów, które trafią do polskiej armii w niedalekiej przyszłości.

Wymienione wyżej śmigłowce stanowią dla wojska szansę wymiany pokoleniowej swojej floty. Są jednak równocześnie wyzwaniem, by stworzyć w naszym kraju całe zaplecze dla nich, w tym system szkolenia personelu. Dopiero wówczas Siły Zbrojne RP będą mogły wykorzystać pełni potencjału nowego sprzętu.



*Proponowane przez PZL-Świdnik rozwiązanie stanowi m.in. lekki dwusilnikowy śmigłowiec AW109 TrekkerM, który może służyć do zadań szkoleniowych, a także pełnić rolę śmigłowca dowodzenia i kierowania C2, C4ISR, poszukiwawczo-ratowniczego, ewakuacji medycznej, ewakuacji medycznej z pola walki, wsparcia logistycznego i wsparcia bojowego*

### **Potrzebny system szkoleniowy**

Aktualne zdolności Wojska Polskiego w kwestii szkolenia śmigłowcowego stoją na wysokim poziomie, a dęblińska Szkoła Orłąt jest jedną z najlepiej rozpoznawalnych uczelni. Niemniej jednak modernizacja sprzętowa, w tym pozyskanie śmigłowców szkolno-bojowych i nowoczesnych symulatorów, które wykorzystują najnowsze technologie, w tym VR jest koniecznością. Dzięki temu skokowo zwiększą się zdolności szkoleniowe wojska, które stoi przed rosnącym wyzwaniem. Jednocześnie kluczowym czynnikiem sukcesu wydaje się być kompleksowość rozwiązań.

W związku z niedostatkami bazy szkoleniowej w styczniu 2024 Agencja Uzbrojenia ogłosiła postępowanie dotyczące pozyskania zintegrowanego systemu szkolenia śmigłowców bojowych. Wiążące decyzje w tym zakresie jeszcze nie zapadły, a oferty oczekują szczegółowych wymagań.

Wiemy, że wojsko poszukuje dostawcy 24 lekkich śmigłowców w konfiguracji do prowadzenia szkolenia z użyciem lotniczych środków bojowych. Wraz z nimi zakupiony ma zostać system szkoleniowy z symulatorami i trenażerami i budową lub przystosowaniem odpowiedniej infrastruktury. System szkoleniowy pozyskany będzie wraz z pakietem logistycznym i usługami wsparcia materiałowego.



*Leonardo jako jedyny podmiot w Europie nie tylko produkuje śmigłowce, lecz także oferuje cały zestaw symulatorów*

### **Kompleksowe rozwiązanie szkoleniowe**

Swoją odpowiedź na potrzeby szkolenia śmigłowcowego w Wojsku Polskim ma PZL-Świdnik. Dzięki temu, że zakłady stanowią część koncernu

Leonardo, mogą zaoferować kompleksowe rozwiązanie szkoleniowe. Jest to bowiem jedyny w Europie producent mający w swojej ofercie zarówno śmigłowce, jak i symulatory. PZL-Świdnik już produkuje dla polskiego wojska nowoczesne śmigłowce wielozadaniowe AW149 i jest gotowy na szybkie uruchomienie linii produkcyjnej kolejnego śmigłowca – teraz szkolno-bojowego, co byłoby korzystne tak dla wojska, jak i polskiego przemysłu.

Propozycja PZL-Świdnik dla polskiej armii składa się z trzech filarów. Pierwszym z nich jest lekki dwusilnikowy śmigłowiec szkolno-bojowy AW109 TrekkerM. Jego konfiguracja nie musi ograniczać się jednak wyłącznie do zadań szkoleniowych. Może on zostać skonfigurowany również do zadań wsparcia bojowego, dowodzenia i kierowania C2, C4ISR, poszukiwawczo-ratowniczych, ewakuacji medycznej, ewakuacji medycznej z pola walki i wsparcia logistycznego. Śmigłowiec ten może być uzbrojony w pociski rakietowe kierowane i niekierowane oraz karabiny maszynowe. Nowoczesna awionika, możliwość wykonywania lotów w dzień i w nocy, systemy zarządzania misją, sensory i systemy łączności, zwielokrotnione systemy krytyczne oraz zdolność kontynuowania lotu przez 30 minut z suchą przekładnią główną sytuują ten śmigłowiec w czołówce w swojej kategorii.

Ważnym punktem oferty PZL-Świdnik jest fakt, że AW109 TrekkerM będą mogły być produkowane w Polsce, ale już dzisiaj 29 polskich podmiotów jest włączonych do łańcucha dostaw świdnickich zakładów, które w całości produkują płatowiec dla tej platformy śmigłowcowej.

Drugim filarem oferty PZL-Świdnik są symulatory i trenażery. W ofercie Leonardo jest szeroka gama takich urządzeń. Pozwalają one na dostosowanie szkolenia personelu do zadań operacyjnych i środowiska. Mogą występować w odmianie stacjonarnej, montowanej w budynkach, lub w odmianie kontenerowej, łatwej do transportu. Tego rodzaju urządzenia szkoleniowe przeznaczone są do szkolenia pilotów, członków załogi i obsługi naziemnej, a co ważne, dane pochodzą z realnego śmigłowca i są aktualizowane na bieżąco dzięki kompleksowości tej oferty, jaką przedstawia wojsku PZL-Świdnik.

Piloci mają do dyspozycji symulatory wyposażone w technologię, która przyspiesza proces uczenia, czyniąc je jednocześnie tańszymi i bezpieczniejszymi. Z kolei nieduże, kompaktowe symulatory pozwalają studentom na samodzielne utrwalanie zdobytych umiejętności. Wszystkie można łączyć w sieć, aby ćwiczyć bardziej złożone operacje wielodomenowe. Członkowie załóg mogą się szkolić dzięki symulatorowi obsługi broni pokładowej, symulatorowi obsługi wyciągarki, symulatorowi obsługi konsoli kierowania misją i symulatorowi obsługi głowicy optoelektronicznej. Z kolei obsługa naziemna może się szkolić z wykorzystaniem symulatora obsługi technicznej śmigłowca i wirtualnego trenażera obsług technicznych. Bogaty zestaw symulatorów Leonardo oznacza, że możliwe jest realistyczne, kompleksowe i efektywne szkolenie personelu lotnictwa śmigłowcowego.

Ostatni, trzeci filar oferty PZL-Świdnik stanowi wsparcie techniczne. Wiropląty z rodziny Leonardo są wpięte w system monitorowania stanu technicznego (HUMS, Health and Usage Monitoring Systems). Wsparcie logistyczne i obsługowe zapewnia natomiast zespół Wsparcia i Szkolenia Klientów z PZL-Świdnik. Przedsiębiorstwo wspiera też eksploatację urządzeń i rozwiązań szkoleniowych.

Uzupełnieniem tego jest możliwość rozszerzenia usługi wsparcia o zespół techników utrzymania ruchu, którzy mogą stacjonować u użytkownika. Odpowiadać mogą za obsługę techniczną symulatora, dostęp do części zamiennych i inne wsparcie. Wsparcie techniczne i logistyczne może być oparte na modelu Performance-Based Logistics (PBL) – pełnym lub sprowadzającym się np. do zapewnienia dostępności odpowiednich części zamiennych.

Świdnickie zakłady deklarują dużą elastyczność i proponują Siłom Zbrojnym RP kompleksowe rozwiązania szkoleniowe, w pełni dostosowane do potrzeb Sił Zbrojnych RP i Lotniczej Akademii Wojskowej.



*Już obecnie 29 polskich podmiotów jest zaangażowanych w produkcję struktur śmigłowców AW109 w Świdniku*

## **Śmigłowce poszukiwawczo-ratownicze**

Dokonane w ostatnich latach zakupy nie wyczerpują potrzeb

polskiego wojska. Wciąż potrzebny jest szereg śmigłowców transportowych i specjalistycznych różnych klas i wielkości, które mają realizować zadania na rzecz Wojsk Lądowych, Sił Powietrznych i Marynarki Wojennej, a w razie klęsk żywiołowych także ludność cywilną.

Takim przykładem są śmigłowce poszukiwawczo-ratownicze (SAR), które nie są używane wyłącznie na potrzeby ratownictwa w Siłach Zbrojnych RP. W warunkach pokojowych takie wiroplaty są cennym uzupełnieniem systemu ratownictwa cywilnego. Ponadto, Polska ma swoje zobowiązania międzynarodowe związane z poszukiwaniem i ratownictwem na Morzu Bałtyckim (SAR), które obejmują zapewnienie ciągłości służby ratowniczej, koordynację działań oraz utrzymanie odpowiedniej infrastruktury, zgodnie z Konwencją SAR z 1979 i innymi przepisami międzynarodowymi.

Śmigłowce znajdują zastosowanie w czasie sytuacji nadzwyczajnych, kryzysów, zarówno doraźnie, jak i w ramach skoordynowanych działań. Dlatego niejednokrotnie ratownicze Sokoły były używane jako wsparcie dla TOPR, LPR, w czasie powodzi i innych zdarzeń. Wówczas działania są koordynowane przez Cywilno-Wojskowy Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego ARCC.

Maszyny tego typu umożliwiają wojsku prowadzenie działań w ramach ASAR (Aeronautical Search and Rescue), czyli Służby Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego. W strukturze Wojska Polskiego za ASAR nad lądem odpowiada 3. Baza Lotnictwa Transportowego. W jej skład wchodzi 3 Grupy Poszukiwawczo-Ratownicze stacjonujące w Powidzu, Mińsku Mazowieckim i Krakowie. Są one wyposażone w 12 śmigłowców poszukiwawczo-ratowniczych W-3WA SAR. Wiroplaty te przeszły w ostatniej dekadzie modernizację i ujednolicono ich wyposażenie. Do niedawna do zadań ASAR używano także śmigłowców Mi-8P SAR.

W przypadku działań nad obszarami morskimi wojsko dysponuje natomiast maszynami specjalnie dostosowanymi do operowania w środowisku morskim. W Brygadzie Lotnictwa Marynarki Wojennej eksploatowanych jest 8 śmigłowców W-3WARM

Anakonda i 4 nowe AW101 ZOP/SAR. Morskie Sokoły, podobnie jak maszyny w odmianie lądowej, przeszły w ostatnich latach modernizację.

Stopniowe zbliżanie się do kresu eksploatacji niektórych śmigłowców oznacza, że konieczne będzie pozyskanie ich następców również do zadań ratowniczych. Potrzeby naszej armii mogą być jednak wyższe niż wspomniane 12 maszyn, ponieważ już dekadę temu Siły Zbrojne RP wyrażały chęć posiadania nawet 20 śmigłowców SAR do działań w środowisku lądowym. Potencjalny zakup nowych wiroplątów w tej wersji jest więc okazją by zwiększyć stan posiadania.

Kontynuując wymianę floty śmigłowców Wojsko Polskie może więc pozyskać również następców maszyn SAR we współpracy z PZL-Świdnik. Takie zadania może bowiem pełnić dostosowana do zadań poszukiwawczo-ratowniczych wersja AW149. Rozbudowa floty tych śmigłowców o kolejne wersje specjalistyczne byłaby logicznym krokiem wpisującym się w obecne trendy unifikacji. Tym bardziej, że wojsko potrzebować będzie również następców innych maszyn specjalistycznych, w tym ratownictwa bojowego (CSAR), ewakuacji medycznej czy walki elektronicznej.

Odpowiedzią dla formacji niewojskowych jest tutaj cywilna odmiana AW149, czyli AW189. Śmigłowce tego typu znalazły użytkownika m.in. w brytyjskiej Straży Granicznej.

Bliska współpraca PZL-Świdnik z Siłami Zbrojnymi RP stanowi dobrą podstawę pod dalsze wzmocnienie lotnictwa śmigłowcowego. Duża elastyczność AW149 sprawia natomiast, że śmigłowiec ten może realizować szereg zadań na rzecz wojska i innych podmiotów państwowych.



*Do tej pory Wojsko Polskie zamówiło 32 śmigłowce wielozdaniowe AW149. Kontynuacja ich zakupów również w wersjach specjalistycznych, takich jak SAR, pozwoli zmaksymalizować korzyści logistyczne, ekonomiczne i przemysłowe zunifikowanej floty wiroplątów / Zdjęcia: PZL-Świdnik*

*Opracowano na podstawie materiałów PZL-Świdnik*

Powiązane wiadomości

[Śmigłowcowa szansa dla Polski i polskiej armii \(2025-09-12\)](#)

[50 tys. h w powietrzu Puszczyków \(2025-06-05\)](#)

[Śmigłowce szkolne poszukiwane \(2024-01-16\)](#)

[Kompleksowy system szkolenia pilotów śmigłowców \(2023-12-01\)](#)

[Polscy piloci latają na Apache \(2023-11-20\)](#)

[Szkolenie przyszłości według PZL-Świdnik \(2024-10-25\)](#)

H145 dla Sił Powietrznych (2025-05-16)

Polska wyleasinguje Apache (2025-02-27)

Bliżej dostawy AW149 ze Świdnika (2025-08-12)

Pierwszy AW149 ze Świdnika w locie (2025-04-23)

Linia produkcyjna AW149 w PZL Świdnik (2024-06-04)

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o