



**STANOWISKO NR 6/2020
WOJEWÓDZKIEJ RADY DIALOGU SPOŁECZNEGO
WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO**

z dnia 16 lipca 2020 r.

w sprawie „PZL-Świdnik” S.A.

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik” S.A. jest jedynym na terenie Polski kompletnym producentem śmigłowców użytkowanych przez wojsko polskie oraz służby podległe Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji. Jest także właścicielem całej dokumentacji konstrukcyjnej i eksploatacyjnej śmigłowców typu W-3 Sokół i PZL SW-4 wszystkich wersji oraz właścicielem certyfikatów typu obydwu śmigłowców co oznacza, że w zasobach tej Spółki są nie tylko kwestie związane z projektem, produkcją i serwisem tych śmigłowców, ale personel techniczny „PZL-Świdnik” S.A. również weryfikuje oraz autoryzuje wszystkie modernizacje konstrukcji tych śmigłowców. Powyższe uprawnienia i obowiązki powodują, że praktycznie cała wiedza i doświadczenie na temat śmigłowców W-3 i PZL SW-4 jest w głowach i rękach polskiej kadry technicznej. Daje to podstawę do stwierdzenia, że śmigłowce W-3 i PZL SW-4 są śmigłowcami polskimi i w polskich rękach jest nadal potencjalna możliwość ich modernizacji i rozwoju w jedynym na terenie Polski zakładzie posiadającym uprawnienia/certyfikację na projektowanie, produkowanie, certyfikowanie, szkolenie, prowadzenie prac modernizacyjno-remontowych i obsługowych produkowanych tu własnej konstrukcji śmigłowców.

Zakłady w Świdniku, prowadząc cały cykl produkcyjny od zaprojektowania poprzez produkcję, certyfikację i późniejsze modernizacje, zatrudniają 5-6 razy więcej pracowników do wyprodukowania jednej maszyny niż zakłady montownie. Firma ta ma ponad 1300 dostawców, w tym prawie 900 z Polski, którym w przypadku dalszego braku zamówień rządowych grozi wstrzymanie zamówień, a co za tym idzie utrata miejsc pracy gdyż przedłużające się w nieskończoność negocjacje i rozmowy, wpływają bardzo niekorzystnie zarówno na współpracę z poddostawcami i kooperantami firmy ze Świdnika, jak i plany

inwestycyjne właściciela „PZL-Świdnik” S.A., czyli koncernu Leonardo Company. To grozi utratą zdolności firmy do produkcji, modernizacji, serwisowania, a w konsekwencji spowoduje zakończenie produkcji śmigłowców w jedynym polskim zakładzie, który jeszcze jest w stanie to robić gdyż pomimo wielu prób, nie udało się do tej pory przeprowadzić gruntownej modernizacji zarówno śmigłowców W-3 jak i PZL SW-4 w zakresie zmiany najważniejszych elementów: napędu, wirnika oraz awioniki pomimo, że propozycje modernizacji obu typów śmigłowców były w różnej formie prezentowane głównemu użytkownikowi, czyli MON RP. Nie spotkały się jednak w większości przypadków z konkretnymi propozycjami współpracy oraz oficjalnym wsparciem umożliwiającym prowadzenie dalszych prac nad nimi. Postulujemy o przyjęcie programu śmigłowcowego, bazującego na wykorzystaniu posiadanego przez producenta potencjału z wykorzystaniem możliwości modernizacyjnych oraz stopniowym zakupie śmigłowców nowej generacji. Proponowane przez zakłady w Świdniku modernizacje użytkowanych przez MON śmigłowców nie znalazły się w obowiązującym Planie Modernizacji Technicznej SZ RP, które tworzą zatwierdzoną przez rząd strategię rozwoju zdolności Sił Zbrojnych RP. Wykaz podejmowanych prób modernizacji śmigłowców W-3 i PZL SW-4 przedstawiono w załączniku.

Praktycznie, poza projektem W-3PL Głuszec, projektem FADEC oraz drobniejszymi modernizacjami wyposażenia radio-nawigacyjnego, proponowane warianty rozwojowe wirników, silników i płatowców nie uzyskały wsparcia ze strony głównego użytkownika. Pomimo tego śmigłowiec W-3 nadal charakteryzuje się bardzo dobrymi osiąganiami, co potwierdzone jest jego intensywnym wykorzystaniem nie tylko w misjach wojskowych, ale również w pracach ratowniczych, przeciwpożarowych czy dźwigowych.

Proponowana najnowsza konfiguracja śmigłowca W-3 w ramach projektu śmigłowca wsparcia pola walki (WPW), której koncepcja na początku 2020 r. została przez MON wstrzymana, dawała szansę na spełnienie zgłaszanych przez użytkownika MON wymagań, dotyczących poprawy charakterystyk na większych prędkościach, wysokościach i temperaturach, obniżenie poziomów drgań oraz rozpoczęcie unifikacji awioniki ze śmigłowcami *Leonardo Helicopters*.

Dla śmigłowca PZL SW-4, jako platformy statku powietrznego występującego opcjonalnie również w wersji bezzałogowej współpracującej z innymi śmigłowcami i systemami uzbrojenia w operacjach morskich i na polu walki (patrowanie, rozpoznanie, platforma lekkiego uzbrojenia do osłony podstawowych śmigłowców szturmowych i transportowych przed środkami obrony naziemnej, systemy p. panc. itp.) pojawia się

potencjalnie duża szansa uzupełnienia podstawowej floty śmigłowców przez tę konstrukcję. Rozbudowa systemów autonomicznych na bazie śmigłowca PZL SW-4 daje szansę udziału polskich inżynierów w budowie systemu współdziałania broni autonomicznych na polu walki (zainteresowanie MON dałoby szansę na współdziałanie wojska w takich projektach i kształtowanie własności systemu na wczesnym etapie budowy). Jest to związane z adaptacją układów autonomicznego lotu również na pozostałych typach śmigłowców. Doprowadzenie do zakończenia projektu zabudowy mocniejszego silnika dałoby poprawę osiągnięć śmigłowca w wyższych temperaturach. Zabudowa mocniejszego silnika oraz awioniki opartej o wyświetlacze zunifikowane z innymi śmigłowcami *Leonardo Helicopters (Glass-Cockpit)* pozwoliłaby na utrzymanie PZL SW-4, jako nowej generacji podstawowego typu śmigłowca szkoleniowego dla MON. Modernizacja taka dałaby również szansę na szybkie przekształcenie śmigłowca w platformę lekkiego uzbrojenia.

Uruchomiona w ramach projektu „Perkoz” procedura wprowadzenia nowych śmigłowców w zamian za śmigłowce Mi-2 i W-3, mogłaby zostać uzupełniona o modernizację obydwu polskich typów śmigłowców i zbudowanie systemu współdziałania pomiędzy wszystkimi używanymi wersjami. Przeprowadzenie takich projektów jest szerokim przedsięwzięciem i wymaga poważnego zainteresowania ze strony MON oraz MSWiA, jako głównych użytkowników tych śmigłowców. Kluczem dla kontynuacji cyklu życia śmigłowca typu W-3 jest podtrzymanie wsparcia dla zespołu napędów (silnik i przekładnia) ze strony P&W Rzeszów lub wsparcie dla głębokiej modernizacji, łącznie ze zmianą silnika oraz przekładni głównej. Pytaniem podstawowym jest: czy taka modernizacja jest możliwa bez obiecywanej od 5 lat częściowej repolonizacji zakładów zaangażowanych w projekty W-3 i PZL SW-4 (P&W Rzeszów, Collins Wrocław)? Przez ostatnie lata „PZL-Świdnik” S.A jako zakład nie otrzymał żadnego istotnego zamówienia rządowego, a tylko w ubiegłym roku tuż przed jesiennymi wyborami została podpisana umowa na modernizację czterech wojskowych Sokołów do wersji „*Fadec*”.

Nie wspominamy tu o zamówieniu za pośrednictwem tej firmy 4 szt. śmigłowców morskich AW-101, których jest tylko dystrybutorem w ramach koncernu Leonardo, a których zakup nie spowodował utworzenia żadnych nowych miejsc pracy w tym zakładzie.

Podsumowując, wsparcie ze strony MON i strony Rządu RP dla kontynuacji użytkowania i w przyszłości głębszej modernizacji śmigłowców typu W-3 i PZL SW-4 daje szansę na utrzymanie potencjału technicznego i wiedzy kadry inżynieryjno-technicznej, dotyczącej całościowego podejścia do projektowania, produkcji i eksploatacji śmigłowców skupionej w polskich rękach w jedynym zlokalizowanym na terenie Polski zakładzie, który

jest w stanie to jeszcze zrobić. Jest ono niezbędne dla przekonania Zarządu *Leonardo Helicopters* o celowości utrzymania posiadanych kompetencji przez „PZL-Świdnik” S.A. i niezbędności udziału polskich inżynierów w pracach nad nowymi systemami. Decyzje takie dają szansę również dla Ministerstwa Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej, uczestnictwa w tworzeniu nowoczesnych systemów pola walki, a nie tylko jako użytkownik gotowych rozwiązań zakupionych u zagranicznych producentów.

Oprócz podtrzymania dalszego rozwoju śmigłowców W-3 i PZL SW-4, na utrzymanie polskiego potencjału i wiedzy całościowej dotyczącej projektowania wiroplątów może mieć wejście MON RP, jako aktywny podmiot do nowych projektów, szczególnie w programie „Kruk” gdzie istnieje możliwość udziału Polski w finalnej jego produkcji w Świdniku z licznym udziałem w niej podmiotów PGZ. Jak wynika z podawanych przez *Leonardo Helicopters* informacji, ciągle jest możliwość dołączenia do projektu ze strony polskiej oraz wywarcia wpływu na ostateczny kształt śmigłowca szturmowego zgodnego z założeniami MON RP. Byłoby to możliwe jednak tylko w przypadku sformułowania jak najbardziej precyzyjnych wymagań, jakie stawia zamawiający (MON RP) w stosunku do śmigłowca wraz z gwarancjami długoterminowej współpracy i wyraźnym wsparciem dla współdziałania polskiego zespołu w projektowaniu śmigłowca. Należy mieć świadomość, że właściciel konstrukcji i certyfikatu posiada wiedzę i prawa (o czym wspomniano wcześniej) dającą realny wpływ na najbardziej newralgiczne układy śmigłowca, tj. napęd (wirnik nośny, śmigło ogonowe, silnik, transmisja) i sterowanie – elementy odpowiadające za osiągi i możliwości użytkowe śmigłowca – słowem cały śmigłowiec. Silniki jak i elementy transmisji oraz sterowania, a także awionikę i inne elementy można zamawiać na zewnątrz, mając u „siebie” jednak dogłębną wiedzę o wszystkich czynnikach mających na wybór i wielkość ich parametrów. Taki model postępowania przyjęty jest we wszystkich zagranicznych firmach – również *Leonardo Helicopters*, który jest właścicielem „PZL-Świdnik” S.A. Sama produkcja kadłubów i innych elementów na podstawie obcej dokumentacji produkcyjnej jest wyłącznie częścią w procesie produkcji śmigłowca, która może być w każdej chwili przeniesiona w dowolne i dogodne miejsce na świecie. Przeciwno przenoszeniu produkcji do Świdnika buntowały się już załogi włoskich zakładów koncernu bo sytuacja we Włoszech również nie jest łatwa. Temat podnoszony był nawet na forum parlamentu włoskiego. Teraz może się to skomplikować jeszcze bardziej, bowiem okoliczności związane z pandemią sprawiają, że Włosi będą chcieli ratować miejsca pracy u siebie i podobnie jak podczas poprzedniego kryzysu będą dofinansowywać utrzymanie miejsc pracy u siebie. Pierwszym przejawem troski rządu włoskiego o miejsca pracy w swoim kraju jest obecne złożone do

naszych włoskich zakładów zamówienia na 15 szt. nowych śmigłowców AW-169, które mają pozwolić przetrwać ich pracownikom ten trudny czas. Z podobną sytuacją mieliśmy już w zakładzie Fiata w Tychach podczas poprzedniego kryzysu, gdzie dla ratowania swoich miejsc pracy zabrano do Włoch produkcję Fiata Pandy wskutek czego zakład w Tychach nigdy nie odzyskał już swojej świetności.

Na skutek braku istotnych zamówień rządowych na przestrzeni ostatnich kilku lat „PZL-Świdnik” S.A utrzymuje się głównie z produkcji struktur lotniczych dla koncernu *Leonardo* co w konsekwencji może skutkować utratą jej rangi, jedyne polskiego finalnego producenta śmigłowców, i zwolnieniami wysoko wykwalifikowanej kadry inżyniersko-technicznej co spowoduje nieodwracalną utratę rangi tej firmy oraz duży spadek ilości miejsc pracy nie tylko w PZL Świdnik ale także u całej rzeszy jego poddostawców.

W naszej ocenie jedynie polityka preferująca wykorzystanie lokalnego polskiego potencjału jest polityką właściwą. Powoduje to uniezależnienie się od innych krajów w sytuacji zagrożenia w kwestii dostarczania części zamiennych, modernizacji i bieżących remontów. Nie chodzi o to, by państwo pompowało w zakłady w Świdniku pieniądze w postaci zasiłków, ale o zamówienie proponowanych modernizacji śmigłowców, gdyż to mogłoby dać tym śmigłowcom nowe życie, zwiększyć ich możliwości i przydatność na współczesnym polu walki. Do tego potrzebna jest jednak opisywana powyżej obiecująca aktywność państwa i odkupienie od P&W w Rzeszowie Zakładu Napędów, który produkuje i serwisuje napędy do śmigłowca W-3 oraz samolotów M-28 lub decyzja, aby przy modernizacji Sokoła zmienić mu zespół napędowy.

W przypadku braku możliwości realizacji powyższego potrzebna jest decyzja dotycząca wyboru następcy Sokoła, który mógłby w całości być produkowany w Świdniku jako wyrób finalny i oferowany Siłom Zbrojnym RP. Warunkiem zakupu nowych śmigłowców powinien być wymóg ich montażu finalnego na terenie RP. Taki wymóg spełnia np. zaprojektowany przy dużym współdziałaniu polskich inżynierów AW-139, który obecnie jest w około 75% produkowany w Świdniku, a w zakładach włoskich w *Vergiate* do niemal gotowych płatowców montowane są napędy, awionikę i osprzęt. To te właśnie śmigłowce jako MH-139 są sprzedawane przez koncern w dużych ilościach między innymi do *US Air Force* i Policji Stanów Zjednoczonych. Do tego potrzebne są jednak decyzje rządowe, które albo pozwolą zmodernizować będące na stanie Sił Zbrojnych RP śmigłowce albo w przypadku zakupu ich następców zobligują dostawców do umieszczenia ich montażu końcowego w jedynym zakładzie na terenie RP, który jest w stanie w całości je produkować, serwisować i w przyszłości modernizować. Po zaspokojeniu własnych potrzeb śmigłowce te

po wyprodukowaniu w całości w Świdniku mogłyby być sprzedawane innym krajom solidnie napędzając polską gospodarkę i odprowadzając podatki do polskiego budżetu, jak również byłyby gwarantem stabilności naszej gospodarki na kolejne lata m.in. w przemyśle lotniczym i maszynowym, a co za tym idzie dzięki pozycji lidera światowych technologii lotniczych wzmocniłoby to naszą rolę i uznanie. Nie wolno nam zaprzepaścić takiej okazji. Nasz rodzimy przemysł lotniczy jest jeszcze jedną z niewielu gałęzi przemysłu, której nie musimy odbudowywać od podstaw. Mamy możliwości i potencjał. Warto o niego zadbać, bez względu na kwestie polityczne gdyż polska obronność i gospodarka to najważniejsze sektory publiczne nie podlegające żadnym dyskusjom.

Do niedawna źródłem utrzymania „PZL-Świdnik” S.A były trzy filary:

- I. Produkcja wyrobów własnych;
- II. Produkcja komponentów dla zewnętrznych firm lotniczych;
- III. Produkcja struktur lotniczych w ramach koncernu Leonardo.

Struktury lotnicze i kadłuby produkowane w „PZL- Świdnik” są wykonywane dla około 95% produktów finalnych oferowanych przez koncern Leonardo i wskutek braku istotnych zamówień rządowych w ciągu ostatnich pięciu lat stały się głównym źródłem utrzymania dla załogi „PZL-Świdnik” S.A, które z dnia na dzień okrojono o 50%. Pierwszy kwartał został w tej firmie zrealizowany zgodnie z poprzednim planem ustalonym, gdy o pandemii nie było mowy. Teraz po okrojeniu zamówień o 50% brakuje pracy dla całej załogi na połowę bieżącego roku.

Aby ratować zagrożony byt naszej firmy Zarząd Spółki rozpoczął działania zmierzające do redukcji zatrudnienia o 210 osób oraz ograniczenia pozostałych kosztów funkcjonowania. Jest to dopiero początek czarnego scenariusza, który rysuje się przed mieszkańcami Świdnika, gdyż powyższe działania po wykonaniu obliczeń okazały się nie wystarczającymi do przetrwania firmy.

Ponieważ w sytuacji „PZL-Świdnik” S.A. każda złotówka pomocy się liczy, firma skorzystała z tzw. „pomocy” zapisanej w ustawach z tarczy antykryzysowej. Według podpisanego Porozumienia wszystkim pracownikom, począwszy od 1 maja br., skrócono czas pracy o 20% z równoczesnym obniżeniem i tak już niezbyt wysokich poborów. Takie działania zostaną podjęte wobec wszystkich zatrudnionych osób, łącznie z Zarządem.

Jedyną drogą ratunku dla świdnickiego zakładu oprócz wyrzeczeń załogi jest w naszej ocenie pomoc rządu RP w ratowaniu miejsc pracy w tym zarejestrowanym w Polsce zakładzie, który odprowadzał przez ostatnie lata bez żadnej zwłoki należne składki

i podatki do polskiego budżetu oraz dotował lokalne przedsięwzięcia udzielając pomocy materialnej potrzebującym jak np. finansowe wsparcie polskiej lokalnej służby zdrowia w walce z pandemią.

Uważamy, że tak jak w ciągu ostatnich pięciu lat dla ratowania zakładu w Mielcu podpisano umowy na zakup śmigłowców *Black Hawk* dla MON i Policji tak teraz można zamówić ratujące miejsca pracy nowe lub zmodernizowane śmigłowce w „PZL-Świdnik” S.A. Zamówienia złożone w tej firmie, pozwoliłyby nie tylko na jej przetrwanie, ale zapewniłyby stabilność zatrudnienia, utrzymanie pracy dla całej armii kooperantów, a także byt dla lokalnej społeczności rozwijającej się wokół zakładu, jak również byłyby gwarantem stabilności naszej gospodarki na kolejne lata m.in. w przemyśle lotniczym i maszynowym, a co za tym idzie dzięki pozycji lidera światowych technologii lotniczych wzmocniłoby to naszą rolę i uznanie, jako państwa wśród, naszych koalicjantów z całego świata.

Stanowisko zostało zaakceptowane przez wszystkie strony dialogu Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego Województwa Lubelskiego. Podpis w imieniu członków Rady złożył Przewodniczący Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego Województwa Lubelskiego.

PRZEWODNICZĄCY
Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego
Województwa Lubelskiego

/-/ Marian Król

Załącznik:

Niniejsze opracowanie ma na celu analizę aspektów technicznych i pozatechnicznych potencjału związanego z kontynuacją rozwoju linii konstrukcyjnej śmigłowców zaprojektowanych, produkowanych i serwisowanych w „PZL-Świdnik” S.A.

1) Przykłady projektów modernizacji śmigłowca W-3 Sokół, które zostały doprowadzone do etapu projektów wstępnych, technicznych lub budowy prototypów, prowadzone na koszt PZL-Świdnik S.A. lub współfinansowane z funduszy rządowych (jeszcze przed i po przejęciu PZL przez koncern *AgustaWestland*, a obecnie *Leonardo Helicopters*):

- Nowy wirnik 5-łopatowy - w latach 1995 - 1997 z udziałem biura Mil w Moskwie przerwany z powodu braku funduszy na etapie projektu wstępnego;
- Zmiana silników na *Pratt & Whitney* - w latach 1995 - 1997 współpraca z P&W, przerwany z powodu braku funduszy na etapie projektu technicznego (zabudowa makiety silnika na śmigłowcu);
- Modernizacja awioniki poprzez zabudowę autopilota 4-osiowego *Bendix-King*, w latach 1995 - 1997 - przerwany z powodu braku funduszy na etapie projektu wstępnego;
- Modernizacja awioniki poprzez zabudowę autopilota 4-osiowego *Smith SN-350* zrealizowany dla wersji cywilnej z ograniczonym certyfikatem, stanowił podstawę dla awioniki śmigłowca Głuszec;
- Zabudowa systemu uzbrojenia p. panc. *HOT-VIVIANE* - zakończona na etapie prób fabrycznych oraz strzelań na poligonie;
- Modernizacja systemów pokładowych i uzbrojenia dla śmigłowca uniwersalnego w wersji wsparcia pola walki i ewakuacji z pola walki (CSAR) - zrealizowano jako śmigłowiec W-3PL Głuszec;
- Modernizacja dla użytkowania śmigłowca z pokładów okrętów - składanie łopat WN, system tankowania ciśnieniowego w zawisie, system kotwiczenia na pokładzie, realizowany w latach 2004 - 2005 przy współpracy z Marynarką Wojenną RP, pozytywnie zakończony próbami lądowania na pokładzie okrętu oraz tankowania śmigłowca, bez dalszego zainteresowania ze strony MON;
- Nowy wirnik WN 5-łopatowy, łopaty SO i statecznik z materiałów prepregowych, zmiana przekładni głównej (również zmiana producenta), zmiana silników (rozpatrywane *Pratt & Whitney General Electric* oraz *Rolls Royce*), modernizacja kadłuba - w latach 2006-2010 - w ramach projektu realizowanego z funduszy

NCBiR z udziałem Instytutu Lotnictwa w Warszawie (Program „C”) - zakończony na etapie projektów technicznych i prototypów łopat WN, SO i statecznika poziomego, projektów koncepcyjnych przekładni głównej oraz zmodernizowanych śmigłowców (Sokół 2 - 7000kg i SW-5 – 7500kg);

- Nowe łopaty dla wirnika 4 łopatego z profilami Instytutu Lotnictwa, projekt wykonano wykorzystując konstrukcję łopat WN zaprojektowaną dla wirnika 5 łopatego w ramach programu „C” (umożliwiający poprawę osiągnięć i zwiększenie masy startowej do 6600kg, prototyp został oblatany na śmigłowcu), projekt oferowany MON w ramach koncepcji śmigłowca WPW;
- Modernizacja śmigłowca dla celów Marynarki wojennej - śmigłowiec ZOP (nowe podwozie, wirnik 4-łopatowy z nowymi łopatami, instalacja systemów uzbrojenia), przerwany na etapie projektu koncepcyjnego;
- Modernizacje silnika PZL-10W proponowane jeszcze przez PZL Rzeszów, a w chwili obecnej *Pratt & Whitney Canada* polegające na podwyższeniu osiągnięć silnika, co przekłada się na podwyższenie osiągnięć śmigłowca - projekty zgłaszane na przestrzeni ponad 20 lat były analizowane w PZL Świdnik i prezentowane MON, żaden nie wyszedł poza projekt wstępny;
- Projekt modernizacji systemu sterowania silnikiem PZL-10W do standardu cyfrowego FADEC - realizowany we współpracy z ITWL i wdrażany na kolejnych śmigłowcach zamawianych przez MON;
- Projekt modernizacji awioniki śmigłowca do standardu wyświetlaczy cyfrowych, proponowany MON w ramach projektu WPW (unifikacja z wyrobami *Leonardo Helicopters*).

2) Główne projekty modernizacyjne dla śmigłowca SW-4 realizowane w PZL:

- Projekt obniżenia poziomu drgań - zmodernizowano zawieszenie przekładni głównej oraz zabudowano system tłumików lokalnych ograniczający poziom drgań do wartości nie odbiegających od innych śmigłowców tej klasy, projekt uzyskał certyfikat EASA dla śmigłowców cywilnych i uzyskał akceptację pilotów wojskowych;
- Projekt zabudowy mocniejszego silnika poprawiającego osiągnięć śmigłowca - przerwano na etapie projektu wstępnego, w oczekiwaniu na potencjalne zamówienie użytkownika;
- Projekt zabudowy wyposażenia morskiego i realizacji operacji morskich (pływaki, harpun, system kotwiczenia na pokładzie, model dynamiczny śmigłowca do

szkolenia pilotów - w zakresie procedur podejścia do okrętu) - realizowany w ramach projektu NCBiR „*Helimaris*”, (prezentowany przedstawicielom MON m.in. na konferencji NATCON 2018 oraz publicznie na konferencjach śmigłowcowych - Krajowe Forum Śmigłowcowe 2018r. oraz ERF 2019) - jest na etapie przygotowania prób w locie (zakończenie projektu w roku 2020);

- Projekt zabudowy systemu autonomicznego sterowania umożliwiające realizację misji bezpilotowej (OPV - *Optionally Piloted Vehicle* - Pojazd Opcjonalnie Pilotowany), rozwijany w ramach *Leonardo Helicopters* w projekcie Ocean 2020, głównie dla zastosowań w operacjach morskich (misje poszukiwawcze, rozpoznawcze oraz zwalczania lekkich celów nawodnych) również przyszłościowo we współpracy z innymi obiektami latającymi - na etapie prób w ramach ćwiczeń morskich na Morzu Śródziemnym i na Bałtyku.