
TIJD VOOR VERVANGING PZL TS-11 ISKRA

TS-11 ISKRA EEN POOLSE KLASSIEKER

In 1961 was er een competitie gaande voor een standaard straaltrainer voor het gehele Warschaupact. De Poolse TS-11 Iskra gefabriceerd door PZL Mielec probeerde hierin mee te dingen, maar redde het niet. In plaats daarvan werd De L-29 Delfin van het toen Tsjechoslowaakse Aero verkozen. Dit was echter niet het einde voor de TS-11 die een belangrijke binnenlandse aanbesteding kreeg voor de Poolse luchtmacht. Wel werd er soms met een beetje jaloezie blik gekeken naar concurrent van Aero die grote exportorders ontving.

MEESTE EXEMPLAREN IN POLEN

De TS-11 werd ontworpen door Tadeusz Soltys met zijn initialen meegegeven in de type aanduiding en er werd eerst gewerkt met een Britse Armstrong Siddeley Viper 8 motor waarmee het prototype op 5 februari 1960 vloog. De motor werd gecopieerd door WSK en verbeterd in nieuwe versies. De geheel metalen trainer heeft enkele wereld records gevestigd in zijn klasse, onder andere een snelheidsrecord van 839 km/u in 1964. De trainer heeft een uitstekende staat van dienst, getuige ook het feit dat hij nog steeds rondvliegt bij de Poolse luchtmacht en wordt als zeer veilig beschouwd. Beide piloten beschikken over schietstoelen. Het type heeft een prettig vliegkarakter en is makkelijk te hanteren in de vlucht. Er werden in totaal 424 exemplaren gebouwd en de productie stopte in 1987. Er gingen 50 exemplaren in 1975 in de export naar India en in het midden van de jaren negentig nog eens 26 stuks. Er zijn allerlei versies gebouwd waarvan de meeste geen radar hadden. Een speciale variant vloog bij de Poolse marine voor de opleiding van jet –piloten en die had wel een radar en vloog in tegenstelling tot de vele zilvergrijze exemplaren in de Poolse luchtmacht met een camouflagepatroon. De meeste exemplaren vlogen met als taak opleiding, maar het toestel werd ook gebruikt voor verkenningsvluchten en er zijn zelfs bewapende varianten geweest.

VERVANGING STEEDS UITGESTELD

Er zijn eerder pogingen gedaan om de TS-11 te vervangen, onder andere door een nieuw product van PZL Mielec zelf, de I-22 Iryda, later M-93 Iryda maar dit werd geen succes. Hiervan werden enkele gebouwd en die eindigden in musea. In India werden in 2004 de kisten uit dienst gehaald na een aantal incidenten na onderhoud en de taak werd overgenomen door eigen Hindustan trainers. Momenteel vliegen er nog tussen de 50-80 stuks in Polen waarvan de roodwitte exemplaren van het 'Bialo Czerwone Iskry' (rood-witte vonken) ofwel 'Team Iskry' natuurlijk de bekendste zijn omdat deze geregeld internationale vliegshows aandoen en zijn ook in Nederland geweest. Opnieuw speelt de vraag van vervanging. Een speciaal project, genaamd LIFT wat betekent Lead-In Fighter Trainer werd opgezet in 2012 voor 16 nieuwe trainers waarbij de Koreaanse T-50 en de Aermacchi M-346 in beeld kwamen. De Structuur van de Poolse luchtmacht is zodanig veranderd dat een straaltrainer volgens moderne normen gewenst is. Thans gebeurt veel opleiding in de Verenigde Staten, maar de wens blijft om dit ook in Polen te kunnen. De eerste ronde in het

LIFT project heeft tot niets geleid, hoofdzakelijk omdat het eisenpakket niet goed gesteld was. Toch blijft het rommelen op dit gebied en zal er op afzienbare termijn iets gaan gebeuren. In 2013 werd een 'tender' gestart voor 8 stuks, en naast bovennoemde kandidaten worden de Bae HAWK en Aero L-159 ook genoemd. PZL probeert opnieuw een duit in het zakje te doen met een geupgrade versie van de TS-11 die TS-11F wordt genoemd, is voorzien van moderne cockpit met een Dead Up Display. De jets zouden geleverd moeten worden tussen januari 2014 en November 2017. Tot die tijd zullen we nog steeds de TS-11 zien vliegen bij de Poolse luchtmacht in beperkte aantallen en daarna zullen we het toestel nog lange tijd civiel zien vliegen want het type is populair in Amerika evenals de concurrenten L-29 en L-39 van Aero. Cold war jets op het Engelse Brunthorpe heeft er een volwaardig in de taxi-runs en de verwachting is dat dit nog geruime tijd zo blijft.

SPECIFICATIES (ISKRA BIS D)

- Bemanning: 2
- Lengte: 11,15 m
- Spanwijdte: 10,06 m
- Hoogte: 3,50 m
- Vleugeloppervlak: 17,5 m²
- Leeggewicht: 2 560 kg
- Maximum startgewicht: 3 840 kg
- Motor: 1xWSK SO-3 turbojet, 9,81 kN
- Maximumsnelheid: 720 km/h
- Kruissnelheid: 600 km/h
- Vliegbereik: 1 250 km
- Dienstplafond: 11.000 m
- Klomsnelheid: 14,8 m/s

VARIANTEN VAN DE TS-11

TS-11 Iskra bis A eerste produktiemodel

TS-11 Iskra bis B/TS-11 Iskra 100 trainer, 4 pylons (vleugel) voor bewapening.

TS-11 Iskra bis C / TS-11 Iskra 200 Art, eenpersoons verkenningsvliegtuig met camera, slechts 5 gebouwd en in 1983 tot trainers omgebouwd.

TS-11 Iskra bis D / TS-11 Iskra 200 SB, 50 stuks gebouwd voor Indian Airforce.

TS-11 Iskra bis DF, trainer vanaf 1974 gebouwd met bewapening en drie camera's

TS-11 Iskra R twee zits verkenningsversie met RDS-81 radar, slechts 6 gebouwd

TS-11 Iskra MR, TS-11 met gemoderniseerde avionics en sinds 1998 opererend in het 'Bialo Czerwone Iskry' stuntteam.

TS-11 Iskra Jet/TS-11 Spark, gedemilitariseerde versie voor civiele verkoop aan 'warbird' clubs/liefhebbers.

TS-11F Iskra, gemoderniseerd toestel van het Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych welke mee zou kunnen dingen als nieuwe trainer voor lead-in op de F-16.

[Kees Otten, Wim Das en Koos Heemskerk](#)