

Superjet 100 zakończył próby wytrzymałości kadłuba

#Lotnictwo cywilne 13 listopada 2007

W kilku zakładach Rosji i na Łotwie zakończyły się trwające od lipca próby wytrzymałościowe płatowca samolotu komunikacyjnego Suchoj Superjet 100 (SSJ100).

SSJ100 spełni wszystkie standardy międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa i ochror

Część testów przeprowadził Centralny Instytut Aerodynamiczny (CAGI). Dotyczyły one odporności skrzydeł podczas prób awaryjnego lądowania, zawiasów głównego podwozia, pylonów silników i hermetyczności kadłuba. Wcześniej testom wytrzymałościowym poddano także sam kadłub. 2 listopada odbyły się próby elementów ogona, w tym stateczników. Elementy z kompozytów były badane w Nowosybirsku i ośrodku na Łotwie. W żadnej z prób nie stwierdzono zniszczenia lub odkształcenia jakiegokolwiek części.

SSJ100 to wspólne przedsięwzięcie Suchoja (wspieranego przez Biuro Konstrukcyjne Jakowlewa i Kompleks Lotniczy Iljuszyna) i Boeinga. Od czerwca ubiegłego roku strategicznym partnerem projektu jest włoska Alenia Aeronautica. Wartość prac badawczo-rozwojowych szacowana jest na 700 mln USD. Dostawy pierwszych samolotów są planowane na listopad 2008.

Obecnie istnieje jeden egzemplarz SSJ100, dwa pozostałe są montowane w zakładach Graždanskije Samolioty Suchoja (GSS) w Komsomolsku nad Amurem. Badane wersje to model SSJ100-95, przeznaczony dla 95 pasażerów. Nieco później ma ujrzeć światło dzienne wersja 75-osobowa. Dopiero w dalszej przyszłości powstanie wersja z maksymalną liczbą pasażerów - na 110 osób. Ograniczenia te wynikają z umowy z Boeingiem, który chce uniknąć konkurencji wobec swoich modeli.

SSJ100 ma walczyć o udział w rynku przewozów lotniczych z takimi samolotami jak An-42, Embraer E-Jets i Bombardierami serii C. Według pierwotnych założeń, ma być od nich tańszy, tak w czasie zakupu, jak i eksploatacji, o 15-20 %. Do tej pory przewoźnicy, głównie rosyjscy, potwierdzili zamówienia na 73 SSJ100.



SSJ100 spełni wszystkie standardy międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Awionikę dostarczy Thales, silniki SaM 146 - Power Jet (wspólne przedsięwzięcie francuskiej Snecma i rosyjskiego NPO Saturn), a układy sterujące - Liebherr / Zdjęcie: Suchoi

Część testów przeprowadził Centralny Instytut Aerodynamiczny (CAGI). Dotyczyły one odporności skrzydeł podczas prób awaryjnego lądowania, zawiasów głównego podwozia, pylonów silników i hermetyczności kadłuba. Wcześniej testom wytrzymałościowym poddano także sam kadłub. 2 listopada odbyły się próby elementów ogona, w tym stateczników. Elementy z kompozytów były badane w Nowosybirsku i ośrodku na Łotwie. W żadnej z prób nie stwierdzono zniszczenia lub odkształcenia jakiegokolwiek części.

SSJ100 to wspólne przedsięwzięcie Suchoja (wspieranego przez Biuro Konstrukcyjne Jakowlewa i Komplex Lotniczy Iljuszyna) i Boeinga. Od czerwca ubiegłego roku strategicznym partnerem projektu jest włoska Alenia Aeronautica. Wartość prac badawczo-rozwojowych szacowana jest na 700 mln USD. Dostawy pierwszych samolotów są planowane na listopad 2008.

Obecnie istnieje jeden egzemplarz SSJ100, dwa pozostałe są montowane w zakładach Graždanskije Samolioty Suchoja (GSS) w Komsomolsku nad Amurem. Badane wersje to model SSJ100-95, przeznaczony dla 95 pasażerów. Nieco później ma ujrzeć światło dzienne wersja 75-osobowa. Dopiero w dalszej przyszłości powstanie wersja z maksymalną liczbą pasażerów - na 110 osób. Ograniczenia te wynikają z umowy z Boeingiem, który chce uniknąć konkurencji wobec swoich modeli.

SSJ100 ma walczyć o udział w rynku przewozów lotniczych z takimi samolotami jak An-42, Embraer E-Jets i Bombardierami serii C. Według pierwotnych założeń, ma być od nich tańszy, tak w czasie zakupu, jak i eksploatacji, o 15-20 %. Do tej pory przewoźnicy, głównie rosyjscy, potwierdzili zamówienia na 73 SSJ100.