

Pratt & Whitney dla Mi-38

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 19 maja 2008

W piątek przedstawiciele Pratt & Whitney Canada, Wiertaliety Rossji, UMPO i CIAM podpisali wstępne porozumienie o dostawach silników PW127TS dla śmigłowców Mi-38.

Oblot demonstratora Mi-38 miał miejsce w grudniu 2003. Obecnie trwają prace nad prototypem śmigłowca.

Mi-38 ma być następcą śmigłowców rodziny Mi-8. Nowa konstrukcja jest rozwijana już od ponad ćwierć wieku, jednak upadek ZSRS, a później kryzys Rosji, spowodowały poważne opóźnienia programu.

W latach 1990. projekt był rozwijany w ramach międzynarodowej współpracy, m.in. z planowanym udziałem podzespołów Eurocoptera, Snemca i Pratt & Whitney, a silniki rodziny PW127 przewidywano dla nowej maszyny już od kilku lat. Jednak dopiero w piątek podpisano wstępną umowę, Memorandum of Understanding, zakładającą modernizację silnika PW127TS o mocy 2500 KM (przy udziale specjalistów z centralnego instytutu silników lotniczych CIAM), pod kątem zamontowania w kadłubie Mi-38 i rozpoczęcie montażu w zakładach OAO UMPO, jednego z trzech największych producentów silników lotniczych Rosji.

Jednostki napędowe będą dostarczane w częściach do Rosji. Obok montażu, UMPO będzie zajmowało się przerabianiem oryginalnych silników samolotowych, do wykorzystania na śmigłowcach, przy współpracy specjalistów z rosyjskiego przedstawicielstwa Pratt & Whitney.

Certyfikowanie Mi-38 planowane jest na 2011, a pierwsze dostawy zostaną zrealizowane rok później.



Oblot demonstratora Mi-38 miał miejsce w grudniu 2003. Obecnie trwają prace nad prototypem śmigłowca. Ma on zabierać w wersji transportowej 30 pasażerów lub 5 t ładunku (7 t na podwieszeniach zewnętrznych), a dwa silniki PW127TS zapewnią prędkość maksymalną 285 km/h. W budowie kadłuba i śmigieł przewidziano szerokie wykorzystanie kompozytów / Zdjęcie: Kazanskiy Wiertalietnyj Zawod

Mi-38 ma być następcą śmigłowców rodziny Mi-8. Nowa konstrukcja jest rozwijana już od ponad ćwierć wieku, jednak upadek ZSRS, a później kryzys Rosji, spowodowały poważne opóźnienia programu.

W latach 1990. projekt był rozwijany w ramach międzynarodowej współpracy, m.in. z planowanym udziałem podzespołów Eurocoptera, Snemca i Pratt & Whitney, a silniki rodziny PW127 przewidywano dla nowej maszyny już od kilku lat. Jednak dopiero w piątek podpisano wstępną umowę, Memorandum of Understanding, zakładającą modernizację silnika PW127TS o mocy 2500 KM (przy udziale specjalistów z centralnego instytutu silników lotniczych CIAM), pod kątem zamontowania w kadłubie Mi-38 i rozpoczęcie montażu w zakładach OAO UMPO, jednego z trzech największych producentów silników lotniczych Rosji.

Jednostki napędowe będą dostarczane w częściach do Rosji. Obok montażu, UMPO będzie zajmowało się przerabianiem oryginalnych silników samolotowych, do wykorzystania na śmigłowcach, przy współpracy specjalistów z rosyjskiego przedstawicielstwa Pratt & Whitney.

Certyfikowanie Mi-38 planowane jest na 2011, a pierwsze dostawy zostaną zrealizowane rok później.