

Mi-38 bez Pratt & Whitney?

#Lotnictwo cywilne 18 maja 2009

W związku z opóźnieniami dostaw silników PW 127/TS dla prototypu Mi-38, przedstawiciele Kazańskiego Wiertoliotnowo Zawoda (Kazan Helicopters), zapowiedzieli zamontowanie rodzimych TB7-117B i przeanalizowanie umowy z Pratt & Whitney Canada.

Demonstrator Mi-38. Prototyp wersji produkcyjnej jest obecnie na ukończeniu w zakładach

Mi-38 - konstrukcja rozwijana od ponad ćwierć wieku - ma być następcą śmigłowców rodziny Mi-8/17. Projekt był rozwijany w ramach międzynarodowej współpracy, m.in. z planowanym udziałem podzespołów zachodnich. Dopiero jednak w maju 2008 podpisano wstępną umowę z Pratt & Whitney Canada, zakładającą modernizację silnika PW127/TS o mocy 2500 KM, przy udziale specjalistów z centralnego instytutu silników lotniczych CIAM. Montaż i modernizacja jednostek miała odbywać się w zakładach OAO UMPO, jednego z trzech największych producentów silników lotniczych Rosji (zobacz: [Pratt & Whitney dla Mi-38](#)).

Niestety, według przedstawicieli Kazan Helicopters, zachodni partner nie rozpoczął prac nad PW127/TS. W związku z tym zdecydowano o wyborze rodzimych, nieco słabszych jednostek napędowych TB7-117B, o mocy 2350 KM każda, do zamontowania na kończonym właśnie prototypie Mi-38 (oblotu demonstratora dokonano w 2003) oraz dla produkcji seryjnej.

Co więcej, Andrzej Szibitow, prezes Wiertaliety Rosji, stwierdził, że Rosjanie są w związku z tym *zmuszeni do ponownego przeanalizowania wzajemnych stosunków z Pratt & Whitney Canada*, co może oznaczać zapowiedź zerwania umowy z ubiegłego roku.



Demonstrator Mi-38. Prototyp wersji produkcyjnej jest obecnie na ukończeniu w zakładach Kazańskiego Wiertoliotnowo Zawoda. Jego oblot jest planowany na 2009. Produkcja seryjna powinna rozpocząć się w przyszłym roku / Zdjęcie: KWZ

Mi-38 - konstrukcja rozwijana od ponad ćwierć wieku - ma być następcą śmigłowców rodziny Mi-8/17. Projekt był rozwijany w ramach międzynarodowej współpracy, m.in. z planowanym udziałem podzespołów zachodnich. Dopiero jednak w maju 2008 podpisano wstępną umowę z Pratt & Whitney Canada, zakładającą modernizację silnika PW127/TS o mocy 2500 KM, przy udziale specjalistów z centralnego instytutu silników lotniczych CIAM. Montaż i modernizacja jednostek miała odbywać się w zakładach OAO UMPO, jednego z trzech największych producentów silników lotniczych Rosji (zobacz: [Pratt & Whitney dla Mi-38](#)).

Niestety, według przedstawicieli Kazan Helicopters, zachodni partner nie rozpoczął prac nad PW127/TS. W związku z tym zdecydowano o wyborze rodzimych, nieco słabszych jednostek napędowych TB7-117B, o mocy 2350 KM każda, do zamontowania na kończonym właśnie prototypie Mi-38 (oblotu demonstratora dokonano w 2003) oraz dla produkcji seryjnej.

Co więcej, Andrzej Szibitow, prezes Wiertaliety Rosji, stwierdził, że Rosjanie są w związku z tym zmuszeni do ponownego przeanalizowania wzajemnych stosunków z Pratt & Whitney Canada, co może oznaczać zapowiedź zerwania umowy z ubiegłego roku.

Powiązane wiadomości

[Mi-38 bez Pratt & Whitney? \(2009-05-18\)](#)

[Pratt & Whitney dla Mi-38 \(2008-05-19\)](#)