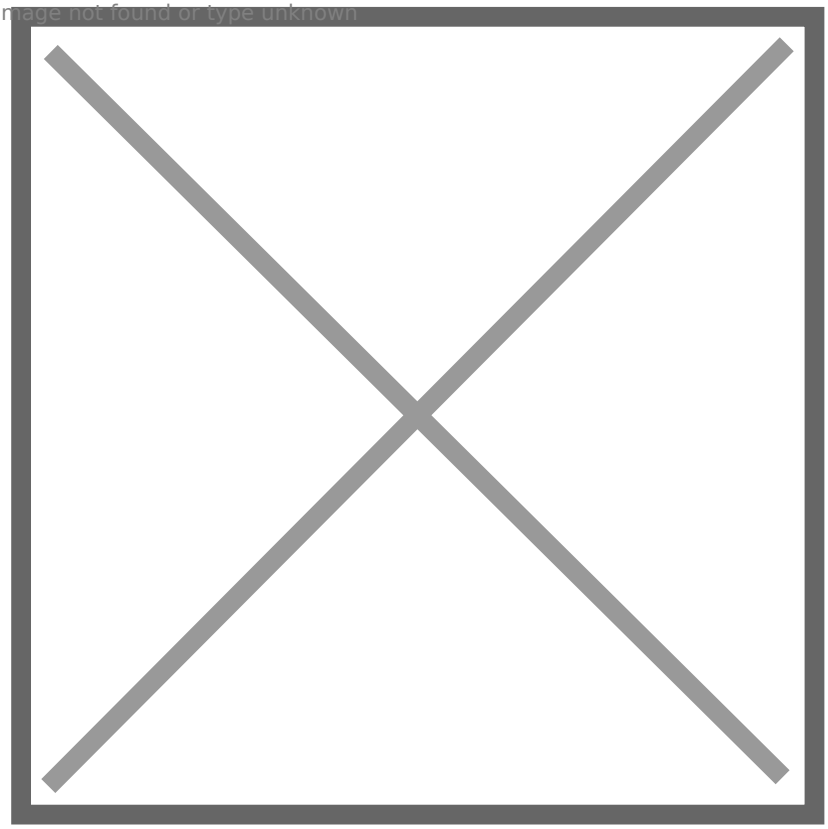
Oblot seryjnego Jaka-130

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 27 maja 2009

Przedstawiciele NPK Irkut poinformowali, że 19 maja odbył się oblot pierwszego z 12 zamówionych, seryjnych samolotów szkolenia zaawansowanego Jak-130.

Image not found or type unknown



Pierwszy lot trwał 32 minuty. Za sterami samolotu zasiedli pilot testowy Roman Taskajew i Siergiej Kara. Próba przebiegła bez zakłóceń - sprawdzano podstawowe parametry lotu oraz manewr startu i lądowania. Samolot zostanie przekazany odbiorcy - wojskom lotniczym Rosji - po serii testów zdawczo-odbiorczych, na lotnisku fabrycznym wytwórni Sokoł w Niżnym Nowgorodzie, która produkuje samoloty wspólnie z fabryką w Irkucku.

Ewentualna dostawa pierwszego Jaka-130 otwiera drogę do wymiany samolotów szkolenia zaawansowanego w Rosji. Do tej pory Wojenno-wozdusznyje siły wykorzystują przestarzałe, czeskie L-29 i L-39, wywodzące się konstrukcyjnie odpowiednio z lat 1950. i 1960.

Obecnie rosyjskie wojska lotnicze zamierzają pozyskać ok. 150 samolotów tego typu do końca 2020. Kolejne 16 Jaków-130 w 2006 zamówiła Algieria, jako pierwszy i dotąd jedyny klient zagraniczny (zobacz: Samoloty szkolne a sprawa polska).

Jak-130 to efekt rosyjsko-włoskiej współpracy. Po rezygnacji ze wspólnego przedsięwzięcia, Rosjanie kontynuowali prace nad Jakiem-130, natomiast Włosi zwesternizowali i przebudowali konstrukcję, tworząc M-346, który teraz przebojem wchodzi na międzynarodowe rynki (zobacz: M-346 dla ZEA).

Rosyjska wersja, mimo zabudowy wyświetlaczy ciekłokrystalicznych i nowoczesnej awioniki, jest mniej zaawansowana technologicznie. Dwa silniki Klimow RD-35M o ciągu 21,5 kN zapewniają prędkość maksymalną 1040 km/h (dla M-346 jest to naddźwiękowe 1250 km/h). Nie ma na także na razie planów stworzenia wersji bojowej - program cierpi na niedofinansowanie.

Jeden z egz. przedseryjnych, oblatany w 2004. Maszyny seryjne różnią się nieznacznie od tego modelu, m.in. nieco bardziej zaokrąglonym nosem / Zdjęcie: OKB im. A.S. Jakowlewa

Pierwszy lot trwał 32 minuty. Za sterami samolotu zasiedli pilot testowy Roman Taskajew i Siergiej Kara. Próba przebiegła bez zakłóceń - sprawdzano podstawowe parametry lotu oraz manewr startu i lądowania. Samolot zostanie przekazany odbiorcy - wojskom lotniczym Rosji - po serii testów zdawczo-odbiorczych, na lotnisku fabrycznym wytwórni Sokoł w Niżnym Nowgorodzie, która produkuje samoloty wspólnie z fabryką w Irkucku.

Ewentualna dostawa pierwszego Jaka-130 otwiera drogę do wymiany samolotów szkolenia zaawansowanego w Rosji. Do tej pory Wojenno-wozdusznyje siły wykorzystują przestarzałe, czeskie L-29 i L-39, wywodzące się konstrukcyjnie odpowiednio z lat 1950. i 1960.

Obecnie rosyjskie wojska lotnicze zamierzają pozyskać ok. 150 samolotów tego typu do końca 2020. Kolejne 16 Jaków-130 w 2006 zamówiła Algieria, jako pierwszy i dotąd jedyny klient zagraniczny (zobacz: Samoloty szkolne a sprawa polska).

Jak-130 to efekt rosyjsko-włoskiej współpracy. Po rezygnacji ze wspólnego przedsięwzięcia, Rosjanie kontynuowali prace nad Jakiem-130, natomiast Włosi zwesternizowali i przebudowali konstrukcję, tworząc M-346, który teraz przebojem

wchodzi na międzynarodowe rynki (zobacz: M-346 dla ZEA).

Rosyjska wersja, mimo zabudowy wyświetlaczy ciekłokrystalicznych i nowoczesnej awioniki, jest mniej zaawansowana technologicznie. Dwa silniki Klimow RD-35M o ciągu 21,5 kN zapewniają prędkość maksymalną 1040 km/h (dla M-346 jest to naddźwiękowe 1250 km/h). Nie ma na także na razie planów stworzenia wersji bojowej - program cierpi na niedofinansowanie.

Jeden z egz. przedseryjnych, oblatany w 2004. Maszyny seryjne różnią się nieznacznie od tego modelu, m.in. nieco bardziej zaokrąglonym nosem / Zdjęcie: OKB im. A.S. Jakowlewa

Powiązane wiadomości

Oblot seryjnego Jaka-130 (2009-05-27)
  M-346 dla ZEA (2009-02-27)
    M-346 w konfiguracji produkcyjnej (2008-04-14)
    Hawk odpadł z przetargu w Singapurze (2008-07-15)
      Indie wstrzymały odbiór Hawków (2008-06-10)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o