

TP400 wreszcie gotowe

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 5 października 2009

Marshall Aerospace, brytyjskie przedsiębiorstwo, które prowadzi próby silnika TP400 dla Airbusa A400M, poinformowało o zakończeniu programu testów tej jednostki napędowej. Czyni to bardziej realnymi zapowiedzi oblotu samolotu przed końcem roku.

Testowy C-130K z zamontowanym silnikiem TP400 na wewnętrznym, lewym pylonie, w

Marshall Aerospace jest właścicielem testowego C-130K, na którym zamontowano jeden z rozwijanych dla A400M silników turbośmigłowych TP400-D6. Przedsiębiorstwo zrealizowało pierwszy lot w grudniu 2008 (zobacz: [Pierwszy lot silnika TP400](#)). Pod koniec ubiegłego tygodnia jego przedstawiciele poinformowali o zakończeniu całego, zleconego cyklu prób: 110 h pracy, w tym 54 h lotu.

Sfinalizowało to jednocześnie całość prób układu napędowego. Testy naziemne TP400 rozpoczęły się bowiem w październiku 2005. Trwały one ponad 2100 godzin i objęły trzy egzemplarze silnika.

Koniec prób oznacza rozwiązanie jednego z kluczowych problemów konstrukcji, który doprowadził do poważnego, kilkuletniego opóźnienia projektu. Silniki ciężkich A400M mają dostarczać moc po 11 000 KM, każdy, a więc być największymi jednostkami turbośmigłowymi świata zachodniego. Potężniejsze silniki tego typu stworzyli jedynie Sowieci, przy współpracy pojmanych niemieckich naukowców, budując w 1951 Kuźniecowa NK-12M o mocy 12 tys. KM. Finalna wersja tych silników, NK-12MA o mocy 15 tys. KM napędza do tej pory strategiczne bombowce Tu-95, zapewniając im nadzwyczajną prędkość maksymalną 925 km/h.

Przygotowanie TP400 czyni bardziej realnymi zapowiedzi Airbusa oblotu A400M jeszcze przed końcem bieżącego roku. Poprawia to również pozycje koncernu w obliczu toczących się negocjacji z przedstawicielami Belgii, Francji, Hiszpanii, Luksemburga, Niemiec, Turcji i Wielkiej Brytanii, odnośnie nowego terminarza dostaw i warunków finansowania projektu.



pokładowymi systemami kontroli. Ostatnie doniesienia od przedstawicieli Marshall Aerospace sugerują, że udało się ostatecznie pokonać te przeszkody / Zdjęcie: Airbus

Testowy C-130K z zamontowanym silnikiem TP400 na wewnętrznym, lewym pylonie, w czasie pierwszego lotu. Europrop International (EPI), przedsiębiorstwo utworzone przez brytyjskiego Rolls-Royce'a (28% udziałów), francuską spółkę Snemca (28%), niemiecką MTU Aero Engines (28%) i hiszpańsko-brytyjską Industria de Turbo Propulsores (16%), miała poważne problemy ze stworzeniem silnika turbośmigłowego o wyjątkowo dużej mocy. Zanotowano również wady śmigieł, a także problemy z integracją jednostek napędowych z

Marshall Aerospace jest właścicielem testowego C-130K, na którym zamontowano jeden z rozwijanych dla A400M silników turbośmigłowych TP400-D6. Przedsiębiorstwo zrealizowało pierwszy lot w grudniu 2008 (zobacz: [Pierwszy lot silnika TP400](#)). Pod koniec ubiegłego tygodnia jego przedstawiciele poinformowali o zakończeniu całego, zleconego cyklu prób: 110 h pracy, w tym 54 h lotu.

Sfinalizowało to jednocześnie całość prób układu napędowego. Testy naziemne TP400 rozpoczęły się bowiem w październiku 2005. Trwały one ponad 2100 godzin i objęły trzy egzemplarze silnika.

Koniec prób oznacza rozwiązanie jednego z kluczowych problemów konstrukcji, który doprowadził do poważnego, kilkuletniego opóźnienia projektu. Silniki ciężkich A400M mają dostarczać moc po 11 000 KM, każdy, a więc być największymi jednostkami turbośmigłowymi świata zachodniego. Potężniejsze silniki tego typu stworzyli jedynie Sowieci, przy współpracy pojmanych niemieckich naukowców, budując w 1951 Kuźniecowa NK-12M o mocy 12 tys. KM. Finalna wersja tych silników, NK-12MA o mocy 15 tys. KM napędza do tej pory strategiczne bombowce Tu-95, zapewniając im nadzwyczajną prędkość maksymalną 925 km/h.

Przygotowanie TP400 czyni bardziej realnymi zapowiedzi Airbusa oblotu A400M jeszcze przed końcem bieżącego roku. Poprawia to również pozycje koncernu w obliczu toczących się negocjacji z przedstawicielami Belgii, Francji, Hiszpanii, Luksemburga, Niemiec, Turcji i Wielkiej Brytanii, odnośnie nowego terminarza dostaw i warunków finansowania projektu.

Powiązane wiadomości

[TP400 wreszcie gotowe \(2009-10-05\)](#)

[Pierwszy lot silnika TP400 \(2008-12-18\)](#)

