

Projektowanie PD-14

#Lotnictwo cywilne 25 marca 2010

Przedstawiciele rosyjskiego przemysłu lotniczego poinformowali, że rozpoczęły się prace projektowe nowego silnika PD-14, przeznaczonego dla wąskokadłubowego samolotu MS-21.

MS-21 (magistralny samolot 21 wieku, samolot pasażerski 21 wieku) ma konkurować z Boeingiem 737 i Airbusem A320. Rozwój MS-21 trwa w Rosji od kilku lat. Samolot, przewidziany do produkcji w 3 modelach, różniących się wielkością, ma pozwalać na przewożenie standardowo od 150 do 212 pasażerów i konkurować w ten sposób z najbardziej popularnymi samolotami tej klasy, B737 i A320, zastępując stare Tu-154 oraz nowsze, jednak niezbyt udane Tu-204/214 (zobacz: [Awaryjne lądowanie Tu-204](#)). Większość prac prowadzi korporacja Irkut, bazując na niewykorzystanym projekcie samolotu Jak-242.

Rosjanie zdecydowali się na szeroką współpracę z przedsiębiorstwami zachodnimi. W tym celu podpisali, głównie w ubiegłym roku, szereg umów, m.in. z Pratt & Whitney, w sprawie zapewniania dostaw silników PW1000G i Hamilton Sundstrand, produkującym systemy pokładowe. Dodatkowo Rockwell Collins i Goodrich będą współpracowały ze swoimi rosyjskimi odpowiednikami, dla zapewniania dostaw urządzeń awionicznych i kontroli lotów.

Samolot ma po raz pierwszy wzbić się w powietrze w 2014, a dwa lata później powinien zakończyć się proces certyfikacji, co otworzy drogę do przekazania maszyn seryjnych pierwszym odbiorcom.

Równolegle rosyjski przemysł silnikowy rozwija własną jednostkę napędową, oznaczona jako PD-14, która ma być alternatywą dla PW1000G, szczególnie na rynek wewnętrzny. Przedstawiciele OAO Awiadwigatiel potwierdzili, że zakończono już prace koncepcyjne, rozpoczynając etap prac konstrukcyjnych.

Prototyp nowego silnika - mającego występować docelowo w 3 modelach - powinien być gotowy do rozpoczęcia prób w 2014. Jego seryjna produkcja zostanie uruchomiona w Permskim Motornym Zawodje.

Koszt prac rozwojowych PD-14 oszacowano na równowartość 1,1 mld USD. Środki te zapewnią władze federalne. Dopiero produkcja silników seryjnych finansowana będzie na zasadach komercyjnych.

Image not found or type unknown

MS-21 (magistralnyj samoljet 21 wieka, samolot pasażerski 21 wieku) ma konkurować z samolotami Boeinga rodziny 737 i Airbusami 320. Rosjanie deklarują, że będzie od nich lżejszy, tańszy w zakupie (cena jednostkowa ok. 35 mln USD) i eksploatacji. Rodzime silniki PD-14 mają być instalowane głównie w wersjach, przeznaczonych na rynek wewnętrzny / Rysunek: Irkut

Rozwój MS-21 trwa w Rosji od kilku lat. Samolot, przewidziany do produkcji w 3 modelach, różniących się wielkością, ma pozwalać na przewożenie standardowo od 150 do 212 pasażerów i konkurować w ten sposób z najbardziej popularnymi samolotami tej klasy, B737 i A320, zastępując stare Tu-154 oraz nowsze, jednak niezbyt udane Tu-204/214 (zobacz: [Awaryjne lądowanie Tu-204](#)). Większość prac prowadzi korporacja Irkut, bazując na niewykorzystanym projekcie samolotu Jak-242.

Rosjanie zdecydowali się na szeroką współpracę z przedsiębiorstwami zachodnimi. W tym celu podpisali, głównie w ubiegłym roku, szereg umów, m.in. z Pratt & Whitney, w sprawie zapewniania dostaw silników PW1000G i Hamilton Sundstrand, produkującym systemy pokładowe. Dodatkowo Rockwell Collins i Goodrich będą współpracowały ze swoimi rosyjskimi odpowiednikami, dla zapewniania dostaw urządzeń awionicznych i kontroli lotów.

Samolot ma po raz pierwszy wzbić się w powietrze w 2014, a dwa lata później powinien zakończyć się proces certyfikacji, co otworzy drogę do przekazania maszyn seryjnych pierwszym odbiorcom.

Równolegle rosyjski przemysł silnikowy rozwija własną jednostkę napędową, oznaczona jako PD-14, która ma być alternatywą dla PW1000G, szczególnie na rynek wewnętrzny. Przedstawiciele OAO Awiadwigatiel potwierdzili, że zakończono już prace koncepcyjne, rozpoczynając etap prac konstrukcyjnych.

Prototyp nowego silnika - mającego występować docelowo w 3 modelach - powinien być gotowy do rozpoczęcia prób w 2014. Jego seryjna produkcja zostanie uruchomiona w Permskim Motornym Zawodje.

Koszt prac rozwojowych PD-14 oszacowano na równowartość 1,1 mld USD. Środki te zapewnią władze federalne. Dopiero produkcja silników seryjnych finansowana będzie na zasadach komercyjnych.

Powiązane wiadomości

[Projektowanie PD-14 \(2010-03-25\)](#)

[Awaryjne lądowanie Tu-204 \(2010-03-22\)](#)

[Kłopoty z jakością Tu-204 \(2009-09-25\)](#)

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