

# Silniki dla MC-21

#Lotnictwo cywilne 14 kwietnia 2010

## **Pratt & Whitney i rosyjska korporacja Irkut podpisały w Moskwie techniczną umowę, w sprawie opracowania silnika turbowentylatorowego PW1400G dla samolotu MC-21.**

Prototyp PW1000G, zamontowany na testowym Airbusie A340 w 2008. Jest on odmianą

Rosjanie zamierzają wyposażać swoje nowe, wąskokadłubowe samoloty pasażerskie MC-21 w dwa typy układów napędowych. Na rynek wewnętrzny i dla mniej zasobnych odbiorców zagranicznych przewiduje się rodzimy silnik PD-14 (zobacz: [Projektowanie PD-14](#)).

Dla pozostałych importerów - Rosjanie liczą, że większość ich samolotów znajdzie nabywców na Zachodzie - ma być dostępny nowoczesny, amerykański PW1000G. Był on rozwijany wspólnie z niemiecką MTU Aero Engines i jest przeznaczony dla nowych samolotów wąskokadłubowych. Został już wybrany jako napęd samolotów Bombardiera CSeries, japońskiego Mitsubishi Regional Jet i właśnie rosyjskiego Irkuta MS-21 (wstępną umowę w sprawie tej ostatniej konstrukcji podpisano w ubiegłym roku).

Dla każdego z tych samolotów powstają osobne modele PW1000G. Dla najmniejszego Regional Jeta - PW1200G, o ciągu 62-76 kN. Większe samoloty Bombardiera mają otrzymać PW1500G o ciągu 76-100 kN. Rosjanie, których samolot ma być bezpośrednią konkurencją dla Boeingów rodziny B737 i Airbusów A320, chcą silników o ciągu 110-140 kN.

Podpisana 12 marca w Moskwie umowa przewiduje rozpoczęcie bezpośrednich prac projektowych i wdrożeniowych, przy współudziale Irkuta. Prace nad silnikami zostały skorelowane z terminarzem rozwoju samolotu, którego pierwszy prototyp ma wzbić się w powietrze w 2014.



*Prototyp PW1000G, zamontowany na testowym Airbusie A340 w 2008. Jest on odmianą turboodrzutowego silnika dwuprzepływowego o bardzo dużej średnicy pierwszego wentylatora, co zapewnia uzyskiwanie ciągu zarówno na tradycyjnej zasadzie działania silnika odrzutowego (część powietrza przechodzi środek konstrukcji, przez następne stopnie sprężarek), jak i śmigłowego, przez kierowanie powietrza w rejonach ścian silnika, bezpośrednio do atmosfery / Zdjęcie: Pratt & Whitney*

Rosjanie zamierzają wyposażać swoje nowe, wąskokadłubowe samoloty pasażerskie MC-21 w dwa typy układów napędowych. Na rynek wewnętrzny i dla mniej zasobnych odbiorców zagranicznych przewiduje się rodzimy silnik PD-14 (zobacz: [Projektowanie PD-14](#)).

Dla pozostałych importerów - Rosjanie liczą, że większość ich samolotów znajdzie nabywców na Zachodzie - ma być dostępny nowoczesny, amerykański PW1000G. Był on rozwijany wspólnie z niemiecką MTU Aero Engines i jest przeznaczony dla nowych samolotów wąskokadłubowych. Został już wybrany jako napęd samolotów Bombardiera CSeries, japońskiego Mitsubishi Regional Jet i właśnie rosyjskiego Irkuta MS-21 (wstępną umowę w sprawie tej ostatniej konstrukcji podpisano w ubiegłym roku).

Dla każdego z tych samolotów powstają osobne modele PW1000G. Dla najmniejszego Regional Jeta - PW1200G, o ciągu 62-76 kN. Większe samoloty Bombardiera mają otrzymać PW1500G o ciągu 76-100 kN. Rosjanie, których samolot ma być bezpośrednią konkurencją dla Boeingów rodziny B737 i Airbusów A320, chcą silników o ciągu 110-140 kN.

Podpisana 12 marca w Moskwie umowa przewiduje rozpoczęcie bezpośrednich prac projektowych i wdrożeniowych, przy współdziałaniu Irkuta. Prace nad silnikami zostały skorelowane z terminarzem rozwoju samolotu, którego pierwszy prototyp ma wzbić się w powietrze w 2014.

Powiązane wiadomości

[Silniki dla MC-21 \(2010-04-14\)](#)

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

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

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

---

