

Próby drugiego Mi-38

#Lotnictwo cywilne 2 grudnia 2010

Przedstawiciele spółki Wiertoliety Rossiji (Russian Helicopters) poinformowali o rozpoczęciu prób w locie drugiego prototypu śmigłowca Mi-38. Został on wyposażony w silniki Pratt & Whitney.

Mi-38 ma być następcą udanych, ale nieuchronnie starzejących się konstrukcji W dzisiejszej informacji spółki nie ujawniono, kiedy konkretnie odbył się pierwszy lot maszyny, oznaczonej OP-2. Wiadomo, że do tej pory odbyło się 26 prób przedstartowych. Zrealizowano również 7 lotów, w zawisie i wolnych przelotów nad płytą lotniska Kazańskiego Wiertolietnowo Zawoda (Kazan Helicopters). Według specjalistów z tego zakładu, próby przebiegają zgodnie z planem i bez zakłóceń. Pełny zakres prób zostanie zrealizowany w Moskiewskiej Fabryce Śmigłowców im. Michaiła Mila, gdzie OP-2 zostanie wkrótce przetransportowany.

Pierwszy lot Mi-38, właściwie demonstratora technologii, odbył się w 2003. Zakładano wtedy, że produkcja seryjna rozpocznie się w 2010. Dzisiaj podano, że termin ten przesunie się na 2013 (jednak przedstawiciele Mila równocześnie poinformowali agencję RIA Novosti, że będzie to 2014...).

Głównym powodem opóźnień były problemy z zapewnieniem dostaw zachodnich podzespołów (oficjalnie Mi-38 jest konstrukcją Euromila, spółki Eurocoptera i Mila), a przede wszystkim silników Pratt & Whitney Canada PW 127/TS o mocy 2500 KM każdy (zobacz: [Mi-38 bez Pratt & Whitney?](#)). Przyczyną było - w tym wypadku - czasowe embargo nałożone przez USA na dostawy systemów wojskowych i podwójnego zastosowania na wybrane przedsiębiorstwa rosyjskie.

Sytuacja ta doprowadziła do skierowania uwagi na rodzime silniki TB7-117B, o mocy 2350 KM. Jeszcze w ubiegłym roku podawano, że zostaną one zamontowane w OP-2. Ostatecznie jest poinformowano, że będą one oferowane wymiennie z jednostkami napędowymi Pratt & Whitney, głównie na rynki WNP i innych, tradycyjnych klientów rosyjskiego przemysłu śmigłowcowego.

Image not found or type unknown



Mi-38 ma być następcą udanych, ale nieuchronnie starzejących się konstrukcyjnie śmigłowców rodziny Mi-8/17. Nowoczesna awionika i silniki - do wyboru zachodnie i rodzime - a także nieco większe wymiary, udźwig i prędkość, mają zapewnić konkurencyjność rosyjskich produktów przez następne dziesięciolecie / Zdjęcie: Russian Helicopters

W dzisiejszej informacji spółki nie ujawniono, kiedy konkretnie odbył się pierwszy lot maszyny, oznaczonej OP-2. Wiadomo, że do tej pory odbyło się 26 prób przedstartowych. Zrealizowano również 7 lotów, w zawisie i wolnych przelotów nad płytą lotniska Kazańskiego Wiertolotnowo Zawoda (Kazan Helicopters). Według specjalistów z tego zakładu, próby przebiegają zgodnie z planem i bez zakłóceń. Pełny zakres prób zostanie zrealizowany w Moskiewskiej Fabryce Śmigłowców im. Michaiła Miła, gdzie OP-2 zostanie wkrótce przetransportowany.

Pierwszy lot Mi-38, właściwie demonstratora technologii, odbył się w 2003. Zakładano wtedy, że produkcja seryjna rozpocznie się w 2010. Dzisiaj podano, że termin ten przesunie się na 2013 (jednak przedstawiciele Miła równocześnie poinformowali agencję RIA Novosti, że będzie to 2014...).

Głównym powodem opóźnień były problemy z zapewnieniem dostaw zachodnich podzespołów (oficjalnie Mi-38 jest konstrukcją Euromiła, spółki Eurocoptera i Miła), a przede wszystkim silników Pratt & Whitney Canada PW 127/TS o mocy 2500 KM każdy (zobacz: [Mi-38 bez Pratt & Whitney?](#)). Przyczyną było - w tym wypadku - czasowe embargo nałożone przez USA na dostawy systemów wojskowych i podwójnego zastosowania na wybrane przedsiębiorstwa rosyjskie.

Sytuacja ta doprowadziła do skierowania uwagi na rodzime silniki TB7-117B, o mocy 2350 KM. Jeszcze w ubiegłym roku podawano, że zostaną one zamontowane w OP-2. Ostatecznie jest poinformowano, że będą one oferowane wymiennie z jednostkami napędowymi Pratt & Whitney, głównie na rynki WNP i innych, tradycyjnych klientów

rosyjskiego przemysłu śmigłowcowego.

Powiązane wiadomości

[Próby drugiego Mi-38 \(2010-12-02\)](#)

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

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

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