

Ka-62 z silnikami Turbomeca

#Lotnictwo cywilne 27 kwietnia 2011

Przedstawiciele rosyjskiej spółki Wiertolety Rossji i francuskiej Turbomeca podpisali umowę o dostawach nie mniej niż 308 silników turbowałowych Ardiden 3G dla śmigłowców Ka-62.



Ka-60 Kasatka, to rozwijany przez wojsko następca śmigłowców rodziny Mi-8. Cywilna wersja maszyny, Ka-62, ma znaleźć zastosowanie m.in. w przemyśle wydobywczym / Zdjęcie: Kamow

Ka-60 istnieje już w postaci kilku egz., głównie prototypów, z których część została przekazana wojsku (zobacz także: [Wypadek Ka-60](#)).

Prace nad cywilną odmianą dwusilnikowego śmigłowca odbywają się wolniej. Przedstawiciele Kamowa podają, że otrzymanie certyfikatu planowane jest na 2014, co poprzedzi bezpośrednio pierwsze dostawy.

Ka-62 istnieje obecnie w postaci jednego prototypu. Maksymalna masa startowa wynosi 6250 kg, prędkość maksymalna 300 km/h. Śmigłowiec przeznaczony jest do przewożenia 14-16 pasażerów albo do 2,5 ładunków na podwieszeniach zewnętrznych.

Umowa z Francuzami stanowi wypełnienie porozumienia intencyjnego z lutego ubiegłego roku, kiedy Rosjanie zobowiązali się do wykorzystania silników grupy Safran, do której należy Turbomeca. W praktyce usuwa to silniki amerykańskie i włoskie, jeszcze kilka lat temu przewidywane dla *zwesternizowanych* modeli Ka-62.

Silniki rodziny Ardiden 3 mają moc od 1700 do 2000 KM. Rosyjskie silniki, przeznaczone na rynki państw WNP, a więc RKBM Rybińsk RD-600V lub Klimow VK-1500 są nieco słabsze. Mają maksymalną, krótkotrwałą moc rzędu 1500 KM. Do tej

pory nie zdecydowano, która z tych konstrukcji będzie montowana w seryjnych maszynach, choć za podstawowe rozwiązanie uważano przez długi czas montaż RD-600V.



Ka-60 Kasatka, to rozwijany przez wojsko następca śmigłowców rodziny Mi-8. Cywilna wersja maszyny, Ka-62, ma znaleźć zastosowanie m.in. w przemyśle wydobywczym / Zdjęcie: Kamow

Ka-60 istnieje już w postaci kilku egz., głównie prototypów, z których część została przekazana wojsku (zobacz także: [Wypadek Ka-60](#)).

Prace nad cywilną odmianą dwusilnikowego śmigłowca odbywają się wolniej. Przedstawiciele Kamowa podają, że otrzymanie certyfikatu planowane jest na 2014, co poprzedzi bezpośrednio pierwsze dostawy.

Ka-62 istnieje obecnie w postaci jednego prototypu. Maksymalna masa startowa wynosi 6250 kg, prędkość maksymalna 300 km/h. Śmigłowiec przeznaczony jest do przewożenia 14-16 pasażerów albo do 2,5 ładunków na podwieszeniach zewnętrznych.

Umowa z Francuzami stanowi wypełnienie porozumienia intencyjnego z lutego ubiegłego roku, kiedy Rosjanie zobowiązali się do wykorzystania silników grupy Safran, do której należy Turbomeca. W praktyce usuwa to silniki amerykańskie i włoskie, jeszcze kilka lat temu przewidywane dla *zwesternizowanych* modeli Ka-62.

Silniki rodziny Ardiden 3 mają moc od 1700 do 2000 KM. Rosyjskie silniki, przeznaczone na rynki państw WNP, a więc RKBM Rybińsk RD-600V lub Klimow VK-1500 są nieco słabsze. Mają maksymalną, krótkotrwałą moc rzędu 1500 KM. Do tej

pory nie zdecydowano, która z tych konstrukcji będzie montowana w seryjnych maszynach, choć za podstawowe rozwiązanie uważano przez długi czas montaż RD-600V.

Powiązane wiadomości

[Ka-62 z silnikami Turbomeca \(2011-04-27\)](#)

[Wypadek Ka-60 \(2010-06-23\)](#)

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