

Pół wieku Mi-2

#Lotnictwo cywilne #Lotnictwo wojskowe 22 września 2011

Dzisiaj mija równo 50 lat od pierwszego lotu prototypu lekkiego śmigłowca W-2, późniejszego Mi-2. Zakłady WSK PZL Świdnik wyprodukowały ich ponad 5450 egz.

Pierwszy z latających prototypów W-2. Zmiany wersji produkcyjnych są już niemal wyłą

W-2 był następcą Mi-1, niezbyt udanego śmigłowca z silnikiem tłokowym, opartego na brytyjskim Bristolu 171 i Sikorsky`m S-51. Pod nazwą SM-1 był on produkowany również w Polsce.

Nowa konstrukcja zapożyczyła wiele elementów od starej, jednak zastosowano dwa silniki turbinowe GTD-350 o mocy 400 KM każdy. Większa była również kabina, przeznaczona dla pilota i 8 pasażerów.

Pierwszy lot prototypu odbył się 22 września 1961 i trwał 15 minut. Do prób stworzono dwie wersje - pasażerską i rolniczą. Początkowo zakładano bowiem, że nowy śmigłowiec będzie realizował głównie zadania cywilne.

Ze względu na skupienie się istniejących w ZSRS zakładów na budowie większych śmigłowców, produkcję przeniesiono do WSK PZL Świdnik. Pierwsza maszyna - jeszcze z podzespołów sowieckich - wzbiła się w powietrze w 1965. Pierwsze dostawy nastąpiły rok później.

Mimo słabości Mi-2, dużej masy własnej (2730 kg), mało efektywnych silników (już w momencie powstania ustępujących znacznie podobnym konstrukcjom zachodnim) czy braku możliwości kontynuowania lotu na jednym silniku, śmigłowiec pozostawał w ciągłej produkcji do 1985 i znalazł nabywców w kilkudziesięciu krajach świata.

Oprócz najważniejszych przyczyn: politycznych i braku konkurencji w krach bloku wschodniego, Mi-2 okazał się względnie prostą, niezawodną konstrukcją, łatwą także w pilotażu.

Większość śmigłowców tego typu wykorzystują operatorzy cywilni. Duża część, prawdopodobnie co trzecia maszyna, została wyprodukowana w wersjach wojskowych, głównie przeznaczonych do zadań transportowych i łącznikowych. Stworzono kilka podstawowych wersji uzbrojonych (początkowo wyłącznie w zasobniki z bronią strzelecką, później również w ppk i pociski *powietrze-powietrze* Strzała 2M) oraz modele specjalistyczne, w tym dowodzenia, rozpoznania, rozpoznania chemicznego, sanitarkę czy latający stawiacz min.

Jednym z największych użytkowników wersji uzbrojonych były polskie siły zbrojne, które odebrały - według różnych danych - od 280 do 311 egz. Mi-2 różnych wersji. Do dzisiaj służy ich kilkadziesiąt, również jako śmigłowce wsparcia. Ostatnie pozostaną w służbie do 2018, a być może i dłużej.

Możliwości ich modernizacji są niewielkie. Cała konstrukcja jest przestarzała, a możliwości bojowe - ze względu na brak zapasu mocy, opancerzenia i słabe uzbrojenie - bardzo małe. W ostatnim czasie zdecydowano się jedynie przystosować kilkanaście egz. do wykorzystywania przez załogę gogli noktowizyjnych, co ma pozwolić na szkolenie pilotów w lotach nocnych.

Nie oznacza to jednak końca rozwoju konstrukcji. W ukraińskich zakładach lotniczych w Winnicy trwa program budowy Mi-2MSB2, nowej wersji maszyny, wyposażonej we względnie nowoczesne silniki, awionikę i z przebudowanym nieco kadłubem oraz nowym reduktorem. Bazując na niskich kosztach pracy, Ukraińcy chcą oferować nowe śmigłowce po ok. 1,1 mln USD za egz., czyli średnio 3 razy mniej, niż zachodnie odpowiedniki. Oblot prototypu ma nastąpić jeszcze jesienią (zobacz: [Oblot Mi-2MSB2 w październiku](#)).



Pierwszy z latających prototypów W-2. Zmiany wersji produkcyjnych są już niemal wyłącznie zasługą pracowników świdnickich zakładów

W-2 był następcą Mi-1, niezbyt udanego śmigłowca z silnikiem tłokowym, opartego na brytyjskim Bristolu 171 i Sikorsky`m S-51. Pod nazwą SM-1 był on produkowany również w Polsce.

Nowa konstrukcja zapożyczyła wiele elementów od starej, jednak zastosowano dwa silniki turbinowe GTD-350 o mocy 400 KM każdy. Większa była również kabina, przeznaczona dla pilota i 8 pasażerów.

Pierwszy lot prototypu odbył się 22 września 1961 i trwał 15 minut. Do prób stworzono dwie wersje - pasażerską i rolniczą. Początkowo zakładano bowiem, że nowy śmigłowiec będzie realizował głównie zadania cywilne.

Ze względu na skupienie się istniejących w ZSRS zakładów na budowie większych śmigłowców, produkcję przeniesiono do WSK PZL Świdnik. Pierwsza maszyna - jeszcze z podzespołów sowieckich - wzbiła się powietrze w 1965. Pierwsze dostawy nastąpiły rok później.

Mimo słabości Mi-2, dużej masy własnej (2730 kg), mało efektywnych silników (już w momencie powstania ustępujących znacznie podobnym konstrukcjom zachodnim) czy braku możliwości kontynuowania lotu na jednym silniku, śmigłowiec pozostawał w ciągłej produkcji do 1985 i znalazł nabywców w kilkudziesięciu krajach świata.

Oprócz najważniejszych przyczyn: politycznych i braku konkurencji w krach bloku wschodniego, Mi-2 okazał się względnie prostą, niezawodną konstrukcją, łatwą także w pilotażu.

Większość śmigłowców tego typu wykorzystują operatorzy cywilni. Duża część, prawdopodobnie co trzecia maszyna, została wyprodukowana w wersjach wojskowych, głównie przeznaczonych do zadań transportowych i łącznikowych. Stworzono kilka podstawowych wersji uzbrojonych (początkowo wyłącznie w zasobniki z bronią strzelecką, później również w ppk i pociski *powietrze-powietrze* Strzała 2M) oraz modele specjalistyczne, w tym dowodzenia, rozpoznania, rozpoznania chemicznego, sanitarkę czy latający stawiacz min.

Jednym z największych użytkowników wersji uzbrojonych były polskie siły zbrojne, które odebrały - według różnych danych - od 280 do 311 egz. Mi-2 różnych wersji. Do dzisiaj służy ich kilkadziesiąt, również jako śmigłowce wsparcia. Ostatnie pozostaną w służbie do 2018, a być może i dłużej.

Możliwości ich modernizacji są niewielkie. Cała konstrukcja jest przestarzała, a możliwości bojowe - ze względu na brak zapasu mocy, opancerzenia i słabe z uzbrojenie - bardzo małe. W ostatnim czasie zdecydowano się jedynie przystosować kilkanaście egz. do wykorzystywania przez załogę gogli noktowizyjnych, co ma pozwolić na szkolenie pilotów w lotach nocnych.

Nie oznacza to jednak końca rozwoju konstrukcji. W ukraińskich zakładach lotniczych w Winnicy trwa program budowy Mi-2MSB2, nowej wersji maszyny, wyposażonej we względnie nowoczesne silniki, awionikę i z przebudowanym nieco kadłubem oraz nowym reduktorem. Bazując na niskich kosztach pracy, Ukraińcy chcą oferować nowe śmigłowce po ok. 1,1 mln USD za egz., czyli średnio 3 razy mniej, niż zachodnie odpowiedniki. Oblot prototypu ma nastąpić jeszcze jesienią (zobacz: [Oblot Mi-2MSB2 w](#)

[październiku\).](#)

Powiązane wiadomości

[Pół wieku Mi-2 \(2011-09-22\)](#)

[Oblot Mi-2MSB2 w październiku \(2011-08-29\)](#)

[Ukraina chce produkować śmigłowce \(2011-05-04\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o