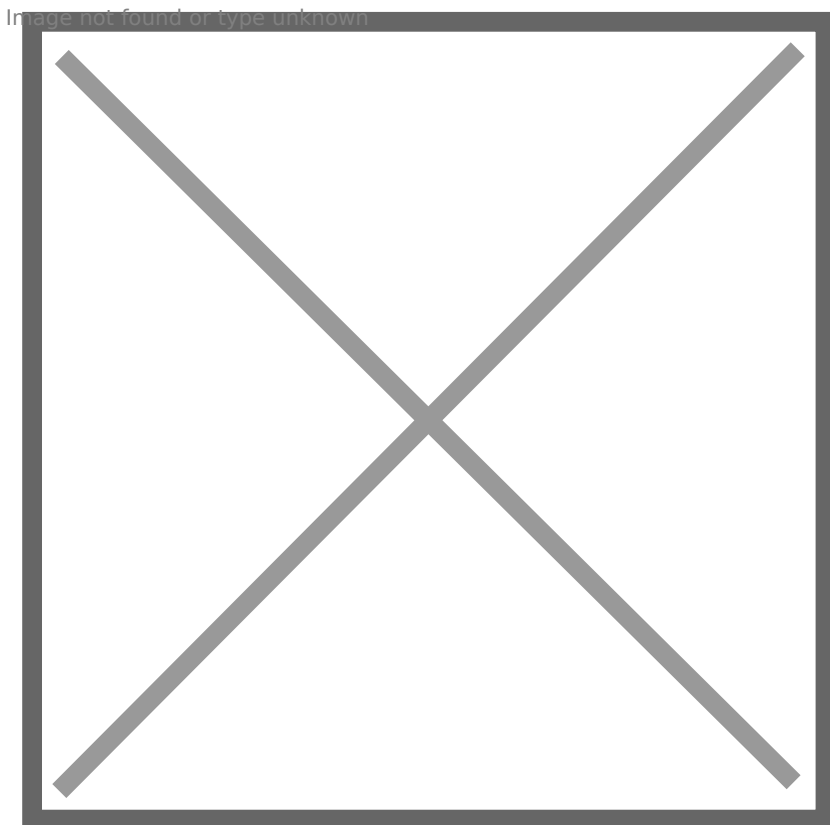


Zmodyfikowany Ansat

#Lotnictwo cywilne #Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 29 kwietnia 2012

Wytwórnia w Kazaniu zaprezentowała prototyp śmigłowca Ansat z hydromechanicznym systemem sterowania zamiast elektrycznego. Ma on ułatwić uzyskanie cywilnego Certyfikatu Typu.



W OAO Kazanskij Wiertaliotnyj Zawod (KWZ) w Tatarstanie, wchodzącym w skład holdingu Wiertalioty Rossii, zbudowano dwa zmodyfikowane Ansaty. Zastosowano w nich hydromechaniczne systemy sterowania zamiast pierwotnie instalowanych elektrycznych (*fly-by-wire*). Jeden z nich od listopada 2011 przechodzi próby stacjonarne. Na podstawie ich pozytywnego przebiegu KWZ wystąpił do rejestru MAK o wydanie

uzupełnionego Certyfikatu Typu. Producent chce dzięki niemu uzyskać zgodę na przewóz przez Ansata pasażerów, o czym donosi BIZNES-Online (z tego serwisu pochodzi też zdjęcie).

Teraz zaprezentowano zmodyfikowanego Ansata przeznaczonego do prób w locie. Wiertalioty Rossii oferują już śmigłowiec na rynku wewnętrznym i za granicą. Przedstawiciele holdingu twierdzą, że zainteresowanie ofertą jest duże. Rozmowy prowadzone są m.in. z RPA i ChRL - w grę wchodzi nawet przeniesienie tam produkcji śmigłowców. Zmodyfikowany śmigłowiec, oznaczany dotąd Ansat-1M, jest oferowany jako Ansat, a dotychczas produkowany, elektryczny, w wersji cywilnej zyskał oznaczenie Ansat-K.

Oblot zmodyfikowanego Ansata jest oczekiwany w najbliższych dniach. Uzyskanie oczekiwanego certyfikatu jest planowane na drugą połowę 2012. Warto podkreślić, że jednocześnie prowadzone są prace na głęboko zmodernizowaną wersją Ansata, o radykalnie polepszonych parametrach lotno-technicznych.

Wcześniej konstruktorzy KWZ zaprojektowali w pełni elektryczny system sterowania Ansata (po tatarsku - *prosty*). W śmigłowcach tej klasy jest to rozwiązanie niepotykane. To właśnie spowodowało problemy z certyfikacją. Organizacje certyfikacyjne nie dysponują bowiem jeszcze pełnymi standardami wymagań na takie systemy. Właśnie, aby ominąć ten problem, konstruktorzy zdecydowali się na zbudowanie bardziej konwencjonalnego, hydromechanicznego systemu sterowania.

Oblatany 9 sierpnia 1999 Ansat wyprzedził konkurentów. Eksperymentalny EC135 Eurocoptera z elektrycznym systemem sterowania oblatano dopiero w styczniu 2002. Seryjna produkcja tak zmodyfikowanych maszyn jest dopiero planowana. Eksperymenty prowadzą także Amerykanie. Podobny jak EC135 proces przechodzi wojskowy Sikorsky UH-60M Black Hawk, a nowy cywilny śmigłowiec Bella - 525 ma być wyposażony w system fly-by-wire od początku (Rosjanie podkreślają, że jest on znacznie większy od Ansata, 16-miejscowy, co ułatwia zadanie konstruktorom).

Warto dodać, że jeden z Ansatów z elektrycznym systemem sterowania rozbił się w 2006 w Korei Płd. Nie podano oficjalnych przyczyn wypadku, ale dobrze poinformowane źródła mówią o problemach z oprogramowaniem komputera pokładowego. Jego twórca - moskiewski MNPK Awionika otrzymał zlecenie wprowadzenia niezbędnych modyfikacji. KWZ po wypadku czasowo zakazał lotów Ansatów, a zdemontowany system sterowania zainstalowano w 5 prototypie śmigłowca. W czasie jego prób nie stwierdzono żadnych problemów z jego funkcjonowaniem. Przedstawiciele zakładów twierdzą, że przyczyną wypadku mógł być błąd pilota, który doprowadził do zahaczenia wirnikiem o drzewa. Z kolei specjaliści z MAK uzyskali argument przeciwko certyfikowaniu Ansata z elektrycznym systemem sterowania do przewozu pasażerów i dotąd nie zmienili poglądów na ten temat.

Ansat z elektrodystansowym systemem sterowania z powodzeniem oferowany jest wojsku. Ministerstwo Obrony FR kupuje śmigłowce Ansat-U do szkolenia pilotów. W ramach obowiązującego kontraktu ([Więcej rosyjskich śmigłowców](#), 2010-03-02), w 2011 do filii w Syzranii ośrodka szkolenia WWS trafiła kolejna partia tych maszyn.

W 2011 KWZ dostarczył odbiorcom w sumie ponad 90 śmigłowców. 71% z nich przeznaczono na eksport. Według dyrektora generalnego wytwórni, Wadima Ligaja, wartość sprzedaży w ub.r. przekroczyła 30 mld rubli i była o blisko 10 mld większa niż w 2010. *Produkcja lat 2012 i 2013 jest już w pełni zakontraktowana* - podkreśla Ligaj. W br. dostawy mają przekroczyć sto śmigłowców, w tym głównie Mi-8/17.



W OAO Kazanskij Wiertaliojnyj Zawod (KWZ) w Tatarstanie, wchodzącym w skład holdingu Wiertalioj Rossii, zbudowano dwa zmodyfikowane Ansaty. Zastosowano w nich hydromechaniczne systemy sterowania zamiast pierwotnie instalowanych elektrycznych (*fly-by-wire*). Jeden z nich od listopada 2011 przechodzi próby stacjonarne. Na podstawie ich pozytywnego przebiegu KWZ wystąpił do rejestru MAK o wydanie uzupełnionego Certyfikatu Typu. Producent chce dzięki niemu uzyskać zgodę na przewóz przez Ansata pasażerów, o czym donosi BIZNES-Online (z tego serwisu pochodzi też zdjęcie).

Teraz zaprezentowano zmodyfikowanego Ansata przeznaczonego do prób w locie. Wiertalioj Rossii oferują już śmigłowiec na rynku wewnętrznym i za granicą. Przedstawiciele holdingu twierdzą, że zainteresowanie ofertą jest duże. Rozmowy prowadzone są m.in. z RPA i ChRL - w grę wchodzi nawet przeniesienie tam produkcji śmigłowców. Zmodyfikowany śmigłowiec, oznaczany dotąd Ansat-1M, jest oferowany jako Ansat, a dotychczas produkowany, elektryczny, w wersji cywilnej zyskał oznaczenie Ansat-K.

Oblot zmodyfikowanego Ansata jest oczekiwany w najbliższych dniach. Uzyskanie oczekiwanego certyfikatu jest planowane na drugą połowę 2012. Warto podkreślić, że jednocześnie prowadzone są prace na głęboko zmodernizowaną wersją Ansata, o radykalnie polepszonych parametrach lotno-technicznych.

Wcześniej konstruktorzy KWZ zaprojektowali w pełni elektryczny system sterowania Ansata (po tatarsku - *prosty*). W śmigłowcach tej klasy jest to rozwiązanie niepotykane. To właśnie spowodowało problemy z certyfikacją. Organizacje certyfikacyjne nie dysponują bowiem jeszcze pełnymi standardami wymagań na takie systemy. Właśnie, aby ominąć ten problem, konstruktorzy zdecydowali się na zbudowanie bardziej konwencjonalnego, hydromechanicznego systemu sterowania.

Oblatany 9 sierpnia 1999 Ansat wyprzedził konkurentów. Eksperymentalny EC135 Eurocoptera z elektrycznym systemem sterowania oblatano dopiero w styczniu 2002. Seryjna produkcja tak zmodyfikowanych maszyn jest dopiero planowana. Eksperymenty prowadzą także Amerykanie. Podobny jak EC135 proces przechodzi wojskowy Sikorsky UH-60M Black Hawk, a nowy cywilny śmigłowiec Bella - 525 ma być wyposażony w system fly-by-wire od początku (Rosjanie podkreślają, że jest on znacznie większy od Ansata, 16-miejscowy, co ułatwia zadanie konstruktorom).

Warto dodać, że jeden z Ansatów z elektrycznym systemem sterowania rozbił się w 2006 w Korei Płd. Nie podano oficjalnych przyczyn wypadku, ale dobrze poinformowane źródła mówią o problemach z oprogramowaniem komputera pokładowego. Jego twórca - moskiewski MNPK Awionika otrzymał zlecenie wprowadzenia niezbędnych modyfikacji. KWZ po wypadku czasowo zakazał lotów Ansatów, a zdemontowany system sterowania zainstalowano w 5 prototypie śmigłowca. W czasie jego prób nie stwierdzono żadnych problemów z jego funkcjonowaniem. Przedstawiciele zakładów twierdzą, że przyczyną wypadku mógł być błąd pilota, który doprowadził do zahaczenia wirnikiem o drzewa. Z kolei specjaliści z MAK uzyskali argument przeciwko certyfikowaniu Ansata z elektrycznym systemem sterowania do przewozu pasażerów i dotąd nie zmienili poglądów na ten temat.

Ansat z elektrodystansowym systemem sterowania z powodzeniem oferowany jest wojsku. Ministerstwo Obrony FR kupuje śmigłowce Ansat-U do szkolenia pilotów. W ramach obowiązującego kontraktu ([Więcej rosyjskich śmigłowców](#), 2010-03-02), w 2011 do filii w Syzranii ośrodka szkolenia WWS trafiła kolejna partia tych maszyn.

W 2011 KWZ dostarczył odbiorcom w sumie ponad 90 śmigłowców. 71% z nich przeznaczono na eksport. Według dyrektora generalnego wytwórni, Wadima Ligaja, wartość sprzedaży w ub.r. przekroczyła 30 mld rubli i była o blisko 10 mld większa niż w 2010. *Produkcja lat 2012 i 2013 jest już w pełni zakontraktowana* - podkreśla Ligaj. W br. dostawy mają przekroczyć sto śmigłowców, w tym głównie Mi-8/17.

Powiązane wiadomości

[Zmodyfikowany Ansat \(2012-04-29\)](#)

[Więcej rosyjskich śmigłowców \(2010-03-02\)](#)

[64 nowe śmigłowce \(2009-11-02\)](#)