Kaveri anulowany?

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 18 czerwca 2012

Według nieoficjalnych doniesień, indyjski resort obrony zdecydował o zakończeniu programu rozwoju rodzimego silnika odrzutowego GTRE GTX-35VS Kaveri dla myśliwców Tejas.

Jeden z prototypów Kaveri. Jednostka ma masę 1235 kg, a ciąg z dopalaczem wynosi ok

Kaveri jest rozwijany od połowy lat 1980. przez Gas Turbine Research Establishment (GTRE), część agencji badań wojskowych DRDO. Celem programu było opracowanie własnego silnika dla rodzimego, lekkiego myśliwca HAL Tejas. Okazało się jednak, że o ile samolot - wyposażony w amerykańskie jednostki napędowe GE-F-404IN20 - jest już dostarczany indyjskim wojskom lotniczym (zobacz: Wstępna gotowość Tejasów), silnik ciągle nie jest gotowy do produkcji.

Do tej pory, kosztem ok. 700 mln USD, udało się stworzyć 9 prototypów i 4 niepełne egz. do testów wytrzymałościowych. Rozpoczęto także próby w locie, na pokładzie eksperymentalnej maszyny transportowej Ił-76. Osiągnięty ciąg - maksymalnie 82 kN - wystarczający dwie dekady temu, jest uznawany przez potencjalnego użytkownika za zbyt mały. Wojska lotnicze chcą obecnie jednostki napędowej o ciągu 90-95 kN.

Sytuacja ta spowodowała, że już w 2008 zdecydowano się wyłączyć program rozwoju Kaveri z prac nad myśliwcami, a w dwa lata później wybrać silniki GE F-414 jako napęd drugiej, głęboko zmodernizowanej partii seryjnych samolotów (zobacz: Amerykańskie silniki Tejasów).

Według niepotwierdzonych informacji, resort obrony całkowicie zrezygnował z wyposażania lekkich myśliwców w rodzime silniki. W oficjalnych oświadczeniach mówi się jedynie o *nie spełnianiu wymogów wojsk lotniczych*. Nie oznacza to końca aktywności GTRE. Nadal aktualne są plany dopracowania silnika w oparciu o pomoc francuskiej Snemca, szczególnie pod kątem wykorzystania w bezzałogowcach. Na razie jednak, mimo 3-letnich negocjacji, nie zawarto żadnego porozumienia w sprawie zakresu tej współpracy. Producent rozpoczął także dwa samodzielne programy rozwoju mocniejszych silników, opartych o dotychczas zebrane doświadczenia.

Jeden z prototypów Kaveri. Jednostka ma masę 1235 kg, a ciąg z dopalaczem wynosi ok. 82 kN. Przekroczenie masy (szacowano, że zamknie się ona w przedziale 950-1100 kg), a także problemy m.in. z turbiną i systemem kontroli, były podstawowymi przyczynami opóźnień programu / Zdjęcie: Jagan Pillariseti

Kaveri jest rozwijany od połowy lat 1980. przez Gas Turbine Research Establishment (GTRE), część agencji badań wojskowych DRDO. Celem programu było opracowanie własnego silnika dla rodzimego, lekkiego myśliwca HAL Tejas. Okazało się jednak, że o ile samolot - wyposażony w amerykańskie jednostki napędowe GE-F-404IN20 - jest już dostarczany indyjskim wojskom lotniczym (zobacz: Wstępna gotowość Tejasów), silnik ciągle nie jest gotowy do produkcji.

Do tej pory, kosztem ok. 700 mln USD, udało się stworzyć 9 prototypów i 4 niepełne egz. do testów wytrzymałościowych. Rozpoczęto także próby w locie, na pokładzie eksperymentalnej maszyny transportowej Ił-76. Osiągnięty ciąg - maksymalnie 82 kN - wystarczający dwie dekady temu, jest uznawany przez potencjalnego użytkownika za zbyt mały. Wojska lotnicze chcą obecnie jednostki napędowej o ciągu 90-95 kN.

Sytuacja ta spowodowała, że już w 2008 zdecydowano się wyłączyć program rozwoju Kaveri z prac nad myśliwcami, a w dwa lata później wybrać silniki GE F-414 jako napęd drugiej, głęboko zmodernizowanej partii seryjnych samolotów (zobacz: Amerykańskie silniki Tejasów).

Według niepotwierdzonych informacji, resort obrony całkowicie zrezygnował z wyposażania lekkich myśliwców w rodzime silniki. W oficjalnych oświadczeniach mówi się jedynie o *nie spełnianiu wymogów wojsk lotniczych*. Nie oznacza to końca aktywności GTRE. Nadal aktualne są plany dopracowania silnika w oparciu o pomoc francuskiej Snemca, szczególnie pod kątem wykorzystania w bezzałogowcach. Na razie jednak, mimo 3-letnich negocjacji, nie zawarto żadnego porozumienia w sprawie zakresu tej współpracy. Producent rozpoczął także dwa samodzielne programy rozwoju mocniejszych silników, opartych o dotychczas zebrane doświadczenia.

Powiązane wiadomości

Kaveri anulowany? (2012-06-18)
Amerykańskie silniki Tejasów (2010-10-01)

Tejasy za MiGi-21 (2009-11-23)
Wstępna gotowość Tejasów (2011-01-10)
Amerykańskie silniki Tejasów (2010-10-01)
Tejasy za MiGi-21 (2009-11-23)

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