

Oblot IA-100

#Lotnictwo wojskowe 17 sierpnia 2016

W zakładach FadeA w Córdoba oblatano demonstrator technologii argentyńskiego samolotu szkolenia podstawowego IA-100.



Demonstrator technologii samolotu szkolenia podstawowego IA-100 podczas pierwszego lotu / Zdjęcie: FadeA

W zakładach Fábrica Argentina de Aviones *Brigadier San Martín* (FadeA) w Córdoba oblatano demonstrator technologii samolotu szkolenia podstawowego IA-100. Pierwszy lot, który miał miejsce 8 sierpnia, trwał 58 min. Samolot osiągnął maksymalną wysokość 1520 m.

Inżynierowie FAdeA rozpoczęli konstruowanie IA-100 pod koniec 2014. Produkcja demonstratora trwała niecały rok. Jest to pierwszy od ponad 20 lat statek powietrzny skonstruowany i wyprodukowany samodzielnie przez FAdeA. Według nieoficjalnych doniesień jest on wzorowany na Grob 120TP, dzięki przekazaniu niektórych technologii przez niemieckie przedsiębiorstwo ([Oblot zmodernizowanej Pucary](#), 2015-11-30).

Rozpiętość IA-100 wynosi 9,4 m, długość – 7,8 m, a wysokość – 2,4 m. Powierzchnia nośna to 12,5 m². Masa samolotu pustego wynosi 637 kg, a maksymalna masa do startu – 950 kg. Struktura wykonana jest z materiałów kompozytowych. Wyposażenie kabiny załogi stanowi awionika glass cockpit Garmin G3X Touch.

Zespół napędowy stanowi silnik tłokowy Lycoming AEIO-360 B1F, o mocy 180 KM, poruszający dwułopatowe śmigło. Samolot ma rozwijać prędkość przelotową 250 km/h. Maksymalna prędkość wznoszenia to 6 m/s. Zasięg obliczeniowy to 850 km. Maksymalny pułap lotu wynosić ma 5486 m.

W projekcie biorą udział także AeroPAC (dostawca instalacji hamulcowej podwozia i łoża silnika), AyD Aviation (układu sterowania lotem i instalacji paliwowej), Redimec (urządzenia mechaniczne, elektryczne i elektroniczne) oraz grupa małych i średnich przedsiębiorstw z Argentyny – Sampaolesi Plastic, Cocciarella, BAaer, VDS, Temet, Cámara del Comercio Automotor (CCA), DTA i Nostromo Defensa.

Celem Argentyńczyków było zbudowanie własnego samolotu szkolenia podstawowego, który pozwoliłby Fuerza Aérea Argentina (wojskom lotniczym Argentyny) na uniezależnienie się od innych producentów. Ma on służyć do wylatania 40 h podczas pierwszej fazy treningu przyszłych pilotów wojskowych ([Argentyna kupuje T-6C](#), 2016-08-04).

Pod uwagę bierze się także użycie IA-100 jako następcy przestarzałych samolotów lotnictwa ogólnego (m. in. Cessna 172 czy Piper Tomahawk). Jego głównymi zaletami mają być niższe koszty eksploatacji i obsługi. Wersja wojskowa ma mieć podwozie chowane, a cywilna – podwozie stałe.

Opracowanie IA-100 kosztowało FAdA 2-3 mln USD. Koszt jednostkowy samolotu szacowany jest na ok. 250 tys. USD. IA-100 ma uzyskać Certyfikat Typu FAA zgodny z przepisami FAR 23. Jako piersi nabywcy postrzegane są rodzime siły zbrojne i szkoły lotnicze, jednak producent nie ukrywa, że chciałby zainteresować swoją ofertą inne państwa regionu.

Powiązane wiadomości

[Oblot IA-100 \(2016-08-17\)](#)

[Oblot zmodernizowanej Pucary \(2015-11-30\)](#)

[Nowe malowanie Pucary \(2012-10-02\)](#)

[Plany modernizacji Pucary \(2008-12-21\)](#)

[Argentyna kupuje T-6C \(2016-08-04\)](#)

[FAA przeciwko handlarzom narkotyków \(2016-02-22\)](#)

[Pampa z nowym silnikiem \(2011-06-08\)](#)

[Oblot zmodernizowanej Pucary \(2015-11-30\)](#)

[Pożegnanie argentyńskich Mirage \(2015-12-08\)](#)