

Próby korkociągowe HJT-36

#Lotnictwo wojskowe #Pożegnania 25 listopada 2020

W zakładach Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL) w Bengaluru rozpoczęto kolejny etap prób korkociągowych samolotu szkolno-bojowego HJT-36 Sitara (Gwiazda Poranna). Badania w locie HJT-36, skonstruowanego i produkowanego przez rodzimy przemysł dla potrzeb Bharatiya Vāyu Senā (wojsk lotniczych Indii), wstrzymano po problemach podczas prób korkociągowych w 2016. W celu ich rozwiązania konstrukcję samolotu zmodyfikowano, bazując na kompleksowych badaniach w tunelu aerodynamicznym. Wcześniej, w 2014, Hindusi borykali się ze zbyt dużą masą własną samolotu.



Jeden z HJT-36 (LSP-4, nr S3854) z modyfikacjami umożliwiającymi wznowienie prób korkociągowych / Zdjęcie: HAL

Obecnie dwa HJT-36 zostały zmodyfikowane poprzez przesunięcie usterzenia pionowego do tyłu i zwiększenie powierzchni steru kierunku o ok. 30% – co ma zapewnić polepszenie charakterystyk aerodynamicznych. Samoloty wyposażono też w specjalne spadochrony antykorkociągowe.

Podczas inauguracyjnego lotu za sterami jednego ze zmodyfikowanych HJT-36 (nr S3854), który odbył się 23 listopada, zasiadali piloci doświadczalni HAL Gp. Capt H.V. Thakur (w st. spocz.) i Wg. Cdr P. Avasti (w st. spocz.).

Pierwszy lot prototypowego HJT-36 odbył się 21 marca 2003. Nauczeni doświadczeniami związanymi z programem LCA Tejas, Hindusi postanowili wykorzystać w konstrukcji Sitary jak najwięcej elementów dostępnych na rynku, zamiast opracowywać je od podstaw własnym sumptem. Jako zespół napędowy zabudowano francuski silnik Snecma Larzac 04H20 o ciągu 14,4 kN. Większość wyposażenia awionicznego (komputer misji, wskaźnik przezierny i repetytor, komputer danych aerodynamicznych i układ odniesienia położenia przestrzennego i kursu) dostarczyła brytyjska Smiths Aerospace. Kabina Sitary po raz pierwszy w historii została zaprojektowana w oparciu o dane antropometryczne pilotów hinduskich.

HJT-36 jest jedno/dwumiejscowym samolotem szkolno-bojowym o rozpiętości skrzydeł 10 m i długości kadłuba 10,91 m. Maksymalna masa startowa wynosi 4600 kg. Sitara rozwija prędkość maksymalną Ma0,8 i osiąga pułap praktyczny 9000 m. Współczynnik dopuszczalnych przeciążeń konstrukcji wynosi $n = +7/-2,5$. Pod skrzydłami i kadłubem znajduje się 5 punktów mocowania umożliwiających przenoszenie uzbrojenia i wyposażenia o łącznej masie 1000 kg.

Drugi prototyp HJT-36, wyposażony w docelową awionikę został oblatany 26 marca 2004. Z powodu zbyt małego ciągu silnika Larzac w sierpniu 2005 podjęto decyzję o zastąpieniu go rosyjskim AL-55I. Jednak próby w locie z nowym zespołem napędowym wznowiono dopiero w maju 2009. Dwa lata później prototyp HJT-36 rozbił się z powodu problemów ze statecznością. Po długotrwałych próbach, w 2009 rozpoczęto produkcję samolotów przedseryjnych. Razem z prototypami zbudowano dotychczas 13 HJT-36 ([Wznowiono próby HJT-36](#), 2019-04-18).

Powiązane wiadomości

[Próby korkociągowe HJT-36 \(2020-11-25\)](#)

[Wznowiono próby HJT-36 \(2019-04-18\)](#)

[Sitara do poprawki \(2015-08-04\)](#)

[Indyjski problem z Hawkami \(2012-12-18\)](#)

[HJT-36 wciąż niedopracowany \(2013-10-10\)](#)

[Indiom brakuje pilotów wojskowych \(2013-11-29\)](#)

[Indie nabędą kolejne PC-7? \(2014-11-24\)](#)

[USA zaoferują Indiom Scorpiona? \(2015-05-04\)](#)