

Testy SSJ-New w CAGI

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania #Strategia i polityka 31 lipca 2022

29 lipca 2022 z Komsomolska nad Amurem do Żukowskiego pod Moskwą przyleciał ciężki samolot transportowy An-124 (zn. rej. RA-82079) linii Wołga-Dniepr. Na jego pokładzie znajdował się kadłub prototypu samolotu pasażerskiego SSJ-New o numerze seryjnym 97002. Został on dostarczony do Centralnego Instytutu Aerohydrodynamicznego (CAGI).



Kadłub prototypu samolotu pasażerskiego SSJ-New o numerze seryjnym 97002, dostarczony do Centralnego Instytutu Aerohydrodynamicznego (CAGI), gdzie przejdzie testy certyfikacyjne / Zdjęcie: OAK

W CAGI specjaliści z korporacji Irkut zamocują do kadłuba skrzydła oraz usterzenie pionowe i poziome, a także podwozie i inne komponenty. Jednocześnie pracownicy Instytutu będą instalować systemy i stanowiska do testów. W CAGI prototyp SSJ-New ma przejść próby trwałości (wytrzymałości zmęczeniowej i żywotności eksploatacyjnej) wymagane do certyfikacji nowej wersji samolotu. Badania mają udowodnić resurs na poziomie 54 tys. godzin.

W ośrodku produkcyjnym korporacji Irkut w Komsomolsku nad Amurem powstaje też prototyp SSJ-New do badań w locie. Obecnie znajduje się on w hali montażu końcowego, gdzie jest wyposażony w systemy i urządzenia produkcji rosyjskiej. Samolot będzie wyposażony w pomocniczy zespół napędowy TA18-100S, podwozie, szyby, zintegrowany system sterowania, układy hydrauliczne, paliwowe i tlenowe, pokładową sieć kablową i system zasilania, sprzęt oświetleniowy, klimatyzację, a także komponenty awioniki i inne systemy wyprodukowane w Rosji. Zastąpią one stosowane dotychczas podzespoły od dostawców zagranicznych. Oblot prototypu zaplanowano na przyszły rok. Później weźmie on udział w programie certyfikacji SSJ-New, który powinien zakończyć się w 2023.

SSJ-New powstaje w odpowiedzi na sankcje wprowadzone przez USA oraz ich sojuszników i państwa podporządkowane. Przy okazji Rosjanie wprowadzają modyfikacje wynikające z doświadczeń z eksploatacji SSJ na trasach krajowych i międzynarodowych. Związane z tymi czynnikami zmiany konstrukcyjne są na tyle duże, że wymagana jest dodatkowa certyfikacja typu.

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