

# Rozwój projektu TWRs-44 Ładoga

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania #Transport lotniczy 25 stycznia 2023

UZGA (Uralskie Zakłady Lotnictwa Cywilnego) kontynuują prace nad projektem samolotu transportu regionalnego z napędem turbośmigłowym TWRs-44 Ładoga. Powstała jego pełnowymiarowa makietą. Pozwala ona na ocenę rozwiązań projektowych i prezentowanie możliwości potencjalnym klientom.



*Makieta wyposażenia kabiny załogi samolotu TWRs-44 prezentowana przedstawicielom linii lotniczych zainteresowanych tą konstrukcją / Ilustracja: UZGA*

W 2022 UZGA zbudowała makietę kabiny załogi i kabiny pasażerskiej samolotu Ładoga. Zapoznali się z nią przedstawiciele niektórych linii lotniczych przygotowujących się do unowocześnienia floty samolotów regionalnych. Projektanci mogli wysłuchać ich ocen dotyczących udoskonalenia poszczególnych elementów.



*A tak ma wyglądać kabina pasażerska TWRs-44 / Ilustracja: UZGA*

Jednocześnie Awiakor – Awiacionnyj Zawod (Zakłady Lotnicze Awiakor) w Samarze oraz Smolenskij Awiacionnyj Zawod (Smoleńskie Zakłady Lotnicze) budują prototyp samolotu. W ODK-Klimow w St. Petersburgu trwają zaś prace nad silnikami TW7-117ST-02 do jego napędu. W tym roku mają zostać wyprodukowane 4 napędy, z których 2 zostaną przekazane UZGA do zainstalowania na pierwszym prototypie przeznaczonym do testów w locie.



*Model samolotu TWRS-44 łądoga wykorzystywany przez CAGI do testów awaryjnego wodowania w różnych warunkach / Ilustracji: CAGI*

Ostateczny montaż prototypu TWRS-44 zostanie przeprowadzony przez Uralskie Zakłady Lotnictwa Cywilnego w Uktus w *Tytanowej Dolinie* niedaleko Jekaterynburga. Certyfikacja samolotu spodziewana jest w grudniu 2024. Rozpoczęcie masowej produkcji zaplanowano na 2025.

UZGA zleciły CAGI im. Żukowskiego pod Moskwą testy modelu samolotu w zakresie awaryjnego lądowania na wodzie. Ich wyniki mają być bardziej wiarygodne niż symulacje komputerowe. Łącznie wykonano ponad 100 testów z różnymi parametrami początkowymi. Po ich zakończeniu specjaliści z CAGI przetworzyli uzyskane dane ze sprzętu rejestrującego zainstalowanego na modelu, a także z nagrań wideo. Na ich podstawie naukowcy określili optymalne warunki do awaryjnego wodowania samolotu, w tym początkowe kąty pochylenia i prędkości poziomej, które odpowiadają najbezpieczniejszemu lądowaniu zarówno na spokojnej wodzie, jak i na pofalowanej powierzchni. Wnioski mają zostać wykorzystane w eksploatacji przyszłego TWRS-44.