

Wreszcie komplet silników dla A400M

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 8 marca 2008

Europrop International (EPI) ogłosił wczoraj, że dostarczył ostatni z czterech silników TP400-D6, które zostaną zamontowane na pierwszym Airbusie A400M. Zwłoka w przygotowaniu silników jest podstawową przyczyną opóźnień programu europejskiego transportowca.

Pierwszy silnik TP400-D6 ze śmigłem, którego testy rozpoczęły się w lutym 2006, we fra

Dostawa ostatniego silnika dla prototypu A400M - który ma się wzbić w powietrze do pierwszego lotu latem tego roku - odbyła się w ubiegłym tygodniu. Obecnie w zakładach w Sewilli trwa montaż wszystkich czterech jednostek napędowych i ich integracja ze śmigłami oraz gondolami silnikowymi.

EPI, wspólne przedsięwzięcie brytyjskiego Rolls-Royce`a (28% udziałów), francuskiej spółki Snemca (28%), niemieckiego MTU Aero Engines (28%) i hiszpańsko-brytyjskiej Industria de Turbo Propulsores (16%), powstało z myślą o budowie silników TP400-D6, który miał być następcą nieudanego Aero Propulsion Alliance TP400-D1.

Problem polega bowiem na tym, że silniki ciężkich A400M mają dostarczać moc po 11 000 KM, każdy, a więc być najsilniejszymi jednostkami turbośmigłowymi świata zachodniego. Potężniejsze silniki tego typu stworzyli jedynie Sowieci, przy współpracy pojmanych niemieckich naukowców, budując w 1951 Kuźniecowa NK-12M o mocy 12 tys. KM. Finalna wersja tych silników, NK-12MA o mocy 15 tys. KM napędza do tej pory strategiczne bombowce Tu-95, zapewniając im nadzwyczajną prędkość maksymalną 925 km/h.

Europejski przemysł lotniczy nie ma jednak poważnych doświadczeń w budowie tak potężnych silników turbośmigłowych. Tym bardziej, że mają być one stosunkowo małe i charakteryzować się oszczędnym apetytem na paliwo. Stąd opóźnienie programu A400M, które pogłębiło kryzys finansów całego koncernu Airbusa.

Niezależni obserwatorzy wątpią w szybkie zakończenie prac nad TP400-D6. Jednak prezes EPI, Nick Durham powiedział, że prace posuwają się sprawnie. Obok montażu czterech silników na prototypie A400M, inna jednostka przechodzi naziemne próby wibracji w specjalnie przebudowanym C-130 w brytyjskim ośrodku Marshall Aerospace, w Cambridge. Pozostałe są testowane w laboratoriach EPI. Łącznie silniki TP400-D6 wypracowały już 1000 h.



Pierwszy silnik TP400-D6 ze śmigłem, którego testy rozpoczęły się w lutym 2006, we francuskich zakładach Snemca, w Isrtes. Od tego czasu program trażyły liczne problemy, które uniemożliwiły rozwój A400M zgodnie z harmonogramem. Producent twierdzi jednak, że największe trudności zostały już pokonane / Zdjęcie: EPI

Dostawa ostatniego silnika dla prototypu A400M - który ma się wzbić w powietrze do pierwszego lotu latem tego roku - odbyła się w ubiegłym tygodniu. Obecnie w zakładach w Sewilli trwa montaż wszystkich czterech jednostek napędowych i ich integracja ze śmigłami oraz gondolami silnikowymi.

EPI, wspólne przedsięwzięcie brytyjskiego Rolls-Royce`a (28% udziałów), francuskiej spółki Snemca (28%), niemieckiego MTU Aero Engines (28%) i hiszpańsko-brytyjskiej Industria de Turbo Propulsores (16%), powstało z myślą o budowie silników TP400-D6, który miał być następcą nieudanego Aero Propulsion Alliance TP400-D1.

Problem polega bowiem na tym, że silniki ciężkich A400M mają dostarczać moc po 11 000 KM, każdy, a więc być najsilniejszymi jednostkami turbośmigłowymi świata zachodniego. Potężniejsze silniki tego typu stworzyli jedynie Sowieci, przy współpracy pojmanych niemieckich naukowców, budując w 1951 Kuźniecowa NK-12M o mocy 12 tys. KM. Finalna wersja tych silników, NK-12MA o mocy 15 tys. KM napędza do tej pory strategiczne bombowce Tu-95, zapewniając im nadzwyczajną prędkość maksymalną 925 km/h.

Europejski przemysł lotniczy nie ma jednak poważnych doświadczeń w budowie tak potężnych silników turbośmigłowych. Tym bardziej, że mają być one stosunkowo małe i charakteryzować się oszczędnym apetytem na paliwo. Stąd opóźnienie programu A400M, które pogłębiło kryzys finansów całego koncernu Airbusa.

Niezależni obserwatorzy wątpią w szybkie zakończenie prac nad TP400-D6. Jednak prezes EPI, Nick Durham powiedział, że prace posuwają się sprawnie. Obok montażu czterech silników na prototypie A400M, inna jednostka przechodzi naziemne próby wibracji w specjalnie przebudowanym C-130 w brytyjskim ośrodku Marshall Aerospace, w Cambridge. Pozostałe są testowane w laboratoriach EPI. Łącznie silniki TP400-D6 wypracowały już 1000 h.

