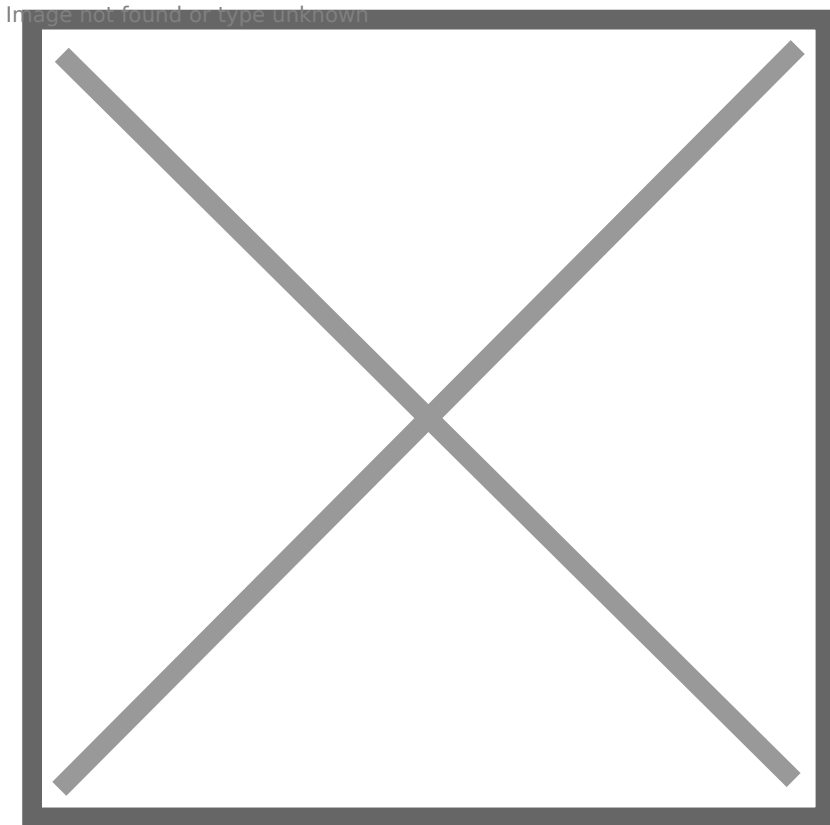


HPT-32 z systemem ratowniczym?

#Lotnictwo wojskowe 18 maja 2010

Zawieszono w lotach w 2009 indyjskie samoloty treningowe HPT-32 mają wrócić do służby po wyposażeniu w spadochronowy system ratowniczy.



Bezpośrednim powodem zawieszenia lotów samolotów HPT-32 Deepak była katastrofa, w której zginęło dwóch doświadczonych instruktorów. Doszło do niej w lipcu 2009 w rejonie Hyderabadu. Jednak już wcześniej HPT-32 sprawiały wiele kłopotów i były bardzo awaryjne. Kłopoty sprawiał przede wszystkim silnik amerykańskiego Lycominga.

HPT-32 weszły do służby w 1984. Tylko między 1988 a

1995 zanotowano 70 incydentów z ich udziałem. W ciągu całej służby zdarzyło się ok. 90 wyłączeń silnika w locie. W połączeniu z małą doskonałością samolotu stwarzało to groźne dla bezpieczeństwa sytuacje.

Liczbę HPT-32 (Hindustan Piston Trainer-32), które zostały zawieszono w lotach szacuje się na 180-200. 100 z nich mogłyby wrócić do szkolenia. Specjalna komisja, z Air Vice Marshallem Pradeepem Singhem na czele, uznała, że samoloty te można wyposażyć w specjalny system ratowniczy typu PRS (parachute recovery system), podobny do wykorzystywanych w samolotach lekkich. Miały to być odpowiednich rozmiarów spadochron, mocowany do węzłów kadłuba, na którym samolot mógłby opadać wraz z załogą w przypadku awarii uniemożliwiającej dalszy lot. Wyrzucający spadochron pironabój uruchamiałyby specjalną dźwignią instruktor.

Wprowadzenie systemu wymaga wzmocnienia struktury kadłuba i znalezienia odpowiedniego spadochronu. Wymagane jest, by system umożliwiał opadanie samolotu w poziomie, bez przechylenia na którąkolwiek ze stron. Producent samolotu - HAL prowadzi rozmowy z dwoma potencjalnymi dostawcami. Problem w tym, że na

rynku nie ma odpowiednio dużego spadochronu, nadającego się do zastosowania w HPT-32. Trzeba go skonstruować od zera lub przebudować którąś z istniejących konstrukcji, używając kilku spadochronów. Oferty złożyło już dwóch zagranicznych dostawców. Szefowie HAL rozważają jako główną alternatywę zakup licencji na system, a nie zakupy gotowych produktów.

Samolot z nowym systemem ratowniczym będzie musiał przejść cykl badań określających wpływ zmian konstrukcyjnych na jego własności lotne, a przede wszystkim oceniających skuteczność PRS. Pierwszy lot z PRS jest planowany najwcześniej za 4 miesiące, po wyborze dostawcy i zainstalowaniu systemu. Sytuację utrudnia brak zaufania do zespołów napędowych. Trwa ich weryfikacja i wybór egzemplarza do prób. Nie wiadomo więc jeszcze, czy zmiana zostanie ostatecznie wprowadzona i jakie będą jej koszty w samolotach seryjnych. Sceptycy przewidują, że pierwszy HPT-32 z PRS mógłby pojawić się w jednostce szkolnej być może dopiero za 2 lata, co nie rozwiąże problemów indyjskiego lotnictwa wojskowego.

Tymczasem potrzeba przywrócenia HPT-32 do służby jest paląca. W ubiegłym roku z powodu zawieszenia ich lotów szkolenie przerwało ponad 140 kadetów, głównie z lotnictwa myśliwskiego. Tylko w ograniczonym zakresie można do ich dalszego szkolenia wykorzystywać odrzutowe HJT-16 Kiran.

Warto w tym kontekście przypomnieć, że w Indiach trwa postępowanie, w którym ma zostać wyłoniony nowy samolot szkolno-treningowy dla wojsk lotniczych ([Orliki w indyjskim przetargu?](#)). Delhi zamierza kupić 75 gotowych maszyn i wyprodukować na licencji w zakładach HAL 106 kolejnych. W przetargu pod uwagę brany jest EADS PZL-130 PCII, a także Embraer EMB-312, Pilatus PC-7 i PC-9, Aermacchi M-311, Raytheon T-6, Grob G-120 i KAI KT-1. Pierwsze nowe samoloty pojawią się w służbie nie wcześniej niż za 2 lata.



Bezpośrednim powodem zawieszenia lotów samolotów HPT-32 Deepak była katastrofa, w której zginęło dwóch doświadczonych instruktorów. Doszło do niej w lipcu 2009 w rejonie Hyderabadu. Jednak już wcześniej HTP-32 sprawiały wiele kłopotów i były bardzo awaryjne. Kłopoty sprawiał przede wszystkim silnik amerykańskiego Lycominga.

HPT-32 weszły do służby w 1984. Tylko między 1988 a 1995 zanotowano 70 incydentów z ich udziałem. W ciągu całej służby zdarzyło się ok. 90 wyłączeń silnika w locie. W połączeniu z małą doskonałością samolotu stwarzało to groźne dla bezpieczeństwa sytuacje.

Liczbę HPT-32 (Hindustan Piston Trainer-32), które zostały zawieszona w lotach szacuje się na 180-200. 100 z nich mogłyby wrócić do szkolenia. Specjalna komisja, z Air Vice Marshallem Pradeepem Singhem na czele, uznała, że samoloty te można wyposażyć w specjalny system ratowniczy typu PRS (parachute recovery system), podobny do wykorzystywanych w samolotach lekkich. Miały to być odpowiednich rozmiarów spadochron, mocowany do węzłów kadłuba, na którym samolot mógłby opadać wraz z załogą w przypadku awarii uniemożliwiającej dalszy lot. Wyrzucający spadochron pironabój uruchamiałyby specjalną dźwignią instruktor.

Wprowadzenie systemu wymaga wzmocnienia struktury kadłuba i znalezienia odpowiedniego spadochronu. Wymagane jest, by system umożliwiał opadanie samolotu w poziomie, bez przechylenia na którąkolwiek ze stron. Producent samolotu - HAL prowadzi rozmowy z dwoma potencjalnymi dostawcami. Problem w tym, że na rynku nie ma odpowiednio dużego spadochronu, nadającego się do zastosowania w HPT-32. Trzeba go skonstruować od zera lub przebudować którąś z istniejących konstrukcji, używając kilku spadochronów. Oferty złożyło już dwóch zagranicznych dostawców. Szefowie HAL rozważają jako główną alternatywę zakup licencji na system, a nie zakupy gotowych produktów.

Samolot z nowym systemem ratowniczym będzie musiał przejść cykl badań określających wpływ zmian konstrukcyjnych na jego własności lotne, a przede wszystkim oceniających skuteczność PRS. Pierwszy lot z PRS jest planowany najwcześniej za 4 miesiące, po wyborze dostawcy i zainstalowaniu systemu. Sytuację utrudnia brak zaufania do zespołów napędowych. Trwa ich weryfikacja i wybór egzemplarza do prób. Nie wiadomo więc jeszcze, czy zmiana zostanie ostatecznie wprowadzona i jakie będą jej koszty w samolotach seryjnych. Sceptycy przewidują, że pierwszy HPT-32 z PRS mógłby pojawić się w jednostce szkolnej być może dopiero za 2 lata, co nie rozwiąże problemów indyjskiego lotnictwa wojskowego.

Tymczasem potrzeba przywrócenia HPT-32 do służby jest paląca. W ubiegłym roku z powodu zawieszenia ich lotów szkolenie przerwało ponad 140 kadetów, głównie z lotnictwa myśliwskiego. Tylko w ograniczonym zakresie można do ich dalszego szkolenia wykorzystywać odrzutowe HJT-16 Kiran.

Warto w tym kontekście przypomnieć, że w Indiach trwa postępowanie, w którym ma zostać wyłoniony nowy samolot szkolno-treningowy dla wojsk lotniczych ([Orliki w indyjskim przetargu?](#)). Delhi zamierza kupić 75 gotowych maszyn i wyprodukować na licencji w zakładach HAL 106 kolejnych. W przetargu pod uwagę brany jest EADS PZL-130 PCII, a także Embraer EMB-312, Pilatus PC-7 i PC-9, Aermacchi M-311, Raytheon T-6, Grob G-120 i KAI KT-1. Pierwsze nowe samoloty pojawią się w służbie nie wcześniej niż za 2 lata.

Powiązane wiadomości

[HPT-32 z systemem ratowniczym? \(2010-05-18\)](#)

[Orliki w indyjskim przetargu? \(2010-02-02\)](#)

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