

A PAKFA PROGRAM KÉSÉSE LEHETŐSÉGET NYÚJT A SZU-35 ELADÁSÁRA OROSZORSZÁGBAN  
(AVIATION WEEK & SPACE TECHNOLOGY, 2008. 07. 30 p. 4.)

Orosz források szerint a T-50 PAKFA (Perspektivnij Aviacionnij Komplex Frontovoj Aviaciji - a front légierő jövőbeni repülő komplexuma) program támogatásához nem áll rendelkezésre a szükséges technológiai bázis és a programban bekövetkezett egyéb késések miatt kedvező lehetőség nyílik a Szu-35 vadászrepülőgép Oroszországban történő eladására.

Az Orosz Légierő korábbi álláspontja az volt, hogy a PAKFA megjelenéséig a MiG-29, Szu-27 és Szu-30 típusokból álló vadászrepülőgép park biztosítani fogja a légierő feladatainak végrehajtását. Ezért a terv az volt, hogy a Szu-35 típus nem kerül beszerzésre a légierő részéről, hanem csak exportra fogják gyártani.

A PAKFA program késése miatt azonban megváltozhat a helyzet és az Orosz Légierő kénytelen lesz beszerezni bizonyos mennyiségű Szu-35 repülőgépet a légierő teljesítőképességében bekövetkező rés betöltésére, mielőtt beszerezhető lennének az ötödik generációs PAKFA vadászrepülőgépek.

A Légierő teljesítőképességében bekövetkező résnek egy ipari kihatása is lenne. A nagy tapasztalattal rendelkező repülőipari dolgozók az adott területen munka nélkül maradnának és le kellene állítani a gyártási sort.

A PAKFA első repülése 2009-re lett kitűzve, azonban a sorozatgyártás megkezdése 2015-re, vagy még későbbi időpontra lett tervezve. E két dátum közötti hatéves (vagy még hosszabb) időszakot egy orosz hivatalos repülőipari képviselő szerint be kell tölteni "valaminek" a gyártásával, hogy biztosítva legyen a dolgozók foglalkoztatása. A PAKFA program késésével kapcsolatban az illetékes repülőipari képviselők a technológiai kihívások problémáit is kihangsúlyozzák. Oroszország például nem rendelkezik megfelelő kapacitásokkal a kompozit szerkezeti anyagok előállítására. Ezek az anyagok viszont lényegesek a PAKFA gyártásának biztosítására. A PAKFA programban résztvevő irkutszki repülőipari társaság vezérigazgatója, Oleg Demcsenko szerint: "Szükségünk van egy nemzeti programra a kompozit anyagokat előállító iparunk létrehozására."

A technológiai kihívásokon kívül a program végrehajtása vonatkozásában egy olyan probléma is fennáll, hogy nézeteltérések vannak a légierő és az illetékes repülőipari szektorokon belül a PAKFA hajtóművének kiválasztásával kapcsolatban. A PAKFA hajtóművének fejlesztésében és gyártásában érintett Szturum és Szaljut cégek évek óta rivalizálnak egymással.

A moszkvai Szaljut létrehozta a saját tervező irodáját, hogy ne legyen szüksége a Szturum részéről nyújtott szakmai támogatásra. Ennek többek között az lett a következménye, hogy Szaljut tervezte a hajtómű tolóerővektor vezérlő modulját a PAKFA hajtóműve részére. A modul a Szentpéterváron települő Klimov NPO hajtóműtervező és gyártó szervezettel kooperációban lett kifejlesztve ahelyett, hogy adoptálta volna a Szturum által kialakított konstrukciós modifikációt.

A két cég tervezőcsoportjai versenyeztek a PAKFA hajtóművére vonatkozó szerződésért, amit végül is a Szturum nyert el, amely az AL-31F hajtómű 117S modernizált változatából leszármaztatott fejlett hajtóművet fogja biztosítani a PAKFA számára.

A PAKFA hajtómű turbinájának belépő hőmérséklete 2000 K körül lesz, ami szükségessé tette mindkét konstrukciós iroda részéről az általuk javasolt hajtóművek forró szekcióinak áttervezését.

A 2007-ből származó médiajelentések azt állították, hogy a Szaljut cég egy 153 kN tolóerőjű hajtómű fejlesztésén dolgozik, s a Szturum hajtómű pedig 145 kN tolóerővel rendelkezik. Az alacsonyabb tolóerőjű Szturum hajtómű választása a jelentések szerint az Orosz Légierő főparancsnoka, Vlagyimir Mihajlov tábornok múlt évi nyugalományaiba helyezésével kapcsolatos, aki korábban a Szaljut hajtóművet támogatta.

Vissza a tartalomhoz >>>