

News da Mosca

Analisi Difesa



A Thorzok si festeggiano i 25 anni dei Berkuts

Lo scorso 10 giugno presso la base aerea di Torzhok sita nell'Oblast di Tver e sede del 344° Centro per l'impiego in combattimento e la riqualificazione del personale dell'Aviazione, ha avuto luogo uno show in occasione del 25° anniversario della pattuglia acrobatica militare russa Berkuts (Aquile reali).

La pattuglia in questione, per inciso l'unica al mondo a volare su elicotteri militari Mil Mi-28N, è stata festeggiata anche dalle esibizioni dei cugini Russian Knights (Cavalieri russi) su Sukhoi Su-30SM e degli Strizhi (Rondoni) su MiG-29.

Ulteriori esibizioni in solitaria hanno visto invece in mostra un elicottero d'attacco Kamov Ka-52 ed un elicottero da trasporto pesante Mil Mi-26.

Lo spettacolo si è concluso con un complicato volo congiunto a bassa velocità dei caccia Su-30SM dei Russian Knights assieme ai Mi-28N dei Berkuts.

A terra il pubblico ha invece avuto modo di vedere dal vivo buona parte dell'intera flotta ad ala rotante delle Forze Armate russe: Mi-28N Night Hunter, Ka-52 Alligator, Mi-35M, Mi-26T Mi-8AMTSh Terminator e Mi-8AMTSh-VA, così come la manutenzione straordinaria degli elicotteri all'interno della base aerea.

Per la cronaca la pattuglia acrobatica militare Berkuts nasce nel 1992 e viene dotata dapprima di quattro Mil Mi-24V che successivamente diventano sei; gli Hind adottano la

classica livrea mimetica a due toni di verde spezzata però da un fulmine tricolore bianco-blu-rosso lungo l'intera fiancata della fusoliera.

Il 12 agosto 2012 in occasione del 100° Anniversario dell'Aeronautica Militare russa fanno la loro prima apparizione sei Mil Mi-28N che prendono definitivamente il posto dei Mi-24V, ma a differenza di quest'ultimi, la loro tonalità mimetica rimane stranamente intatta e priva di colori sgargianti che ne possano tradire la loro destinazione d'uso.

Russian Helicopters sigla accordi con la bielorusa JSC

Russian Helicopters ha siglato un accordo con la società bielorusa JSC 558° Aviation Repair Plant sita nella città bielorusa di Baranovichi e nota anche come 558 ARZ, per la riparazione e la revisione degli elicotteri Mil Mi-8/17.

L'intesa firmata lo scorso 20 maggio vedrà Russian Helicopters nel ruolo di fornitore del supporto tecnico ed ingegneristico per la manutenzione degli elicotteri Mi-8 e Mi-17, nonché della consegna della documentazione necessaria al fine di consentire all'azienda bielorusa di operare in totale autonomia anche nell'ambito degli elicotteri civili.

Allo stato attuale la JSC 558° Aviation Repair Plant si occupa dell'ammodernamento dei velivoli Sukhoi Su-22 Su-25 e Su-27, MiG-29 ed elicotteri Mi-24 oltre che della produzione di sistemi aerei senza equipaggio e attrezzature da guerra elettronica (EW).

Il Perù pensa ad acquistare nuovi Mil Mi-171Sh?

In occasione del Salone Internazionale di armamenti peruviano SITDEF-2017 il locale Ministro della Difesa Jorge Montesinos si è recato di persona presso lo stand della Rosoboronexport mostrando un vivo interesse per l'elicottero utility Mil Mi-171Sh.



“Il Ministro della Difesa peruviano – ha affermato il servizio stampa della società russa – ha familiarizzato con gli elicotteri d'attacco Mi-35M e Mi-28NE ma ha mostrato un'attenzione particolare per l'elicottero Mi-171Sh”.

Nonostante il Perù sia destinatario di un recente ordine di 24 elicotteri dello stesso tipo a seguito di un contratto siglato nel dicembre del 2013 e le cui consegne si sono concluse nel gennaio del 2016, sembra insomma che i Mi-171Sh abbiano positivamente impressionato gli ufficiali peruviani, tanto da indurre la Difesa a pensare ad un nuovo acquisto di Mi-171Sh.

Il Perù si conferma dunque un best buyer di elicotteri russi, se consideriamo che ai suddetti 24 esemplari devono essere aggiunti sei elicotteri dello stesso tipo ordinati nell'estate del 2010 assieme a due elicotteri d'attacco Mil Mi-35P, che a loro volta integrarono la flotta esistente di Mi-25 e Mi-17 entrati in servizio rispettivamente nel 1983 e nel 1984.

Il Mi-171Sh è un derivato da esportazione del Mi-171 (Mi-8AMT); è alimentato da due motori turboalbero Klimov TV3-117VM ed è utilizzato per il trasporto merci e per il trasporto aereo delle forze d'assalto; una volta convertito per tale compito può trasportare infatti un massimo di 32 soldati completamente equipaggiati per un carico massimo di 4000 kg. L'elicottero può essere configurato per eseguire fuoco di supporto alle truppe, scorta delle colonne militari, missioni MedEvac e operazioni di soccorso in tutte le condizioni climatiche. Il Mi-171Sh può trasportare fino a 12 barelle mediche o può essere adoperato persino in missioni anti incendio in abbinamento con un secchio antincendio "Bamby Bucket", trasportando fino a 3500 litri di acqua.

Il nuovo Mi-171A2 a HeliRussia 2017

Russian Helicopters ha mostrato in occasione della 10° edizione dell'HeliRussia 2017 di Mosca il nuovo Mi-171A2 assieme al più grande Mil Mi-38.

Il CEO di Russian Helicopters Andrei Boginsky ha definito il Mi-171A2 come il nipote dell'originario Mi-8, spiegando come ad oggi sono cinque i prototipi dei test di volo iniziati nel novembre 2014, pur tuttavia ammettendo che la certificazione (rinviata al prossimo agosto) ha rallentato i tempi generali.



La società ha riferito di non essere stata immune al calo di vendite che a livello mondiale ha colpito il settore dell'ala rotante, e anche se la produzione della famiglia Mi-8/17 ha toccato

cifre elevatissime (oltre 12.000 esemplari esportati in 110 paesi nel mondo), si è in effetti passati dalla produzione di 150 a 100 esemplari ripartiti tra i due siti produttivi dislocati a Kazan e Ulan-Ude.

Nel dettaglio la produzione dei Mi-8MTV-5 sarà presto sostituita nella realizzazione dei Mi-38 (anche se attualmente è in essere la realizzazione degli esemplari acquistati dalla Bielorussia nel 2015), mentre gli impianti della Ulan-Ude Aviation Plant si cimenteranno nella produzione dei Mi-171A2 in sostituzione dei Mi-8AMT (la cui versione da esportazione è denominata Mi-171) realizzati dal 1990.

Il Mi-171A2 è dotato dell'avionica KBO-17 sviluppata dalla società russa KRET e di moderni sistemi cartografici di navigazione satellitare GLONASS/GPS visualizzati su display LCD a colori con mappe digitalizzate, sistemi di navigazione inerziali VOR/ILS, moduli di informazione meteorologica e sistemi di allerta collisioni per l'eventuale presenza di linee elettriche, tralicci, alberi solitari, etc..

La nuova suite KBO-17 che ha notevolmente ampliato l'involucro di volo dell'elicottero permette inoltre di ridurre il numero dell'equipaggio a due persone eliminando di fatto il terzo ufficiale di bordo, ovvero l'ingegnere di volo, e grazie ad essa il Mi-171A2 può operare in qualsiasi ora del giorno o della notte anche in condizioni climatiche estremamente avverse.

Il rotore principale del Mi-172A2 è stato infine migliorato rispetto a quello dei modelli Mi-8/17 da cui deriva: è dotato infatti di pale in compositi polimerici, di un nuovo mozzo del rotore principale e un piatto oscillante derivato dal Mi-38, mentre il rotore di coda è del tipo a X.

Tali modifiche hanno incrementato la controllabilità dell'elicottero, diminuito sensibilmente il peso complessivo del rotore principale e al contempo aumentato la spinta e la velocità di crociera.

Foto: Sputnik, Bryant Luna e Vladimir Kamofov