

Στο στάδιο των δοκιμών ο πρώτος, αμιγώς ελληνικός, κινητήρας αεροσκαφών

2017/10/23 12:15 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Στο στάδιο των δοκιμών έχει μπει, εδώ και λίγο καιρό, ο πρώτος νέας σχεδίασης, αμιγώς ελληνικός κινητήρας αεροσκαφών για Μη Επανδρωμένα, Ελαφρά και Υπερελαφρά αεροσκάφη της διεθνούς αγοράς, που θα παράγεται πιλοτικά στα Χανιά, όπως μετέδωσε το ΑΜΠΕ.

Ο νέος κινητήρας αεροσκαφών σχεδιάστηκε από το μηδέν κι αποτελεί καρπό ερευνητικής εργασίας Ελλήνων σχεδιαστών και επιχειρηματιών, ενώ οι δοκιμές γίνονται κάτω από τις πιο δύσκολες συνθήκες, «στο πιο απαιτητικό περιβάλλον».

Μιλώντας στον ραδιοφωνικό σταθμό του ΑΠΕ- ΜΠΕ, “Πρακτορείο FM 104,9”, ο υπεύθυνος της εταιρίας που εξελίσσει τα δύο ειδικά μοντέλα του κινητήρα, Απόστολος Βροντουλάκης, εξήγησε πως πρόκειται για έναν κινητήρα «ο οποίος απευθύνεται σε **υπερελαφρά αεροσκάφη γενικής αεροπορίας, αλλά και σε Μη Επανδρωμένα αεροσκάφη (σ.σ UAVs) είτε για πολιτική χρήση είτε για στρατιωτική**».

Ο ελληνικός κινητήρας δοκιμάζεται ήδη στο έδαφος με κύρια έμφαση στη λειτουργία σε ποικιλία συνθηκών, ενώ σύμφωνα με τον κ. Βροντουλάκη «μέχρι τέλος του έτους αρχές του 2018 στόχος είναι να έχουν ολοκληρωθεί και οι δοκιμές επί του αεροσκάφους».

Η εταιρεία συστάθηκε μόλις το 2015 και πίσω από τις δύο εκδόσεις των κινητήρων που θα διατίθενται στην αγορά βρίσκεται μια ομάδα Ελλήνων από τα Χανιά, «οι οποίοι έχουμε αρκετά χρόνια στο χώρο της κατασκευής μη επανδρωμένων αεροσκαφών κινητήρων για αεροσκάφη και έτσι σε συνδυασμό με Έλληνες της Γερμανίας στήσαμε την εταιρεία με σκοπό να βάλουμε σε παραγωγή κάποια νέα προϊόντα και να τα διαθέσουμε στη διεθνή αγορά», όπως εξηγεί ο κ. Βροντουλάκης, και παράλληλα τονίζει πως η πρόκληση είναι μεν μεγάλη αλλά ο στόχος εφικτός.

«Μπήκαμε στα βαθιά, όμως έχουμε το χαρακτηριστικό ότι παρουσιάζουμε αυτή τη στιγμή κάτι το οποίο δεν υπάρχει, είναι ένα πρωτότυπο προϊόν σ’ αυτή την κατηγορία, αφού πρόκειται για κινητήρα στην κατηγορία των 130 ίππων.

Δεν υπάρχει κάτι αντίστοιχο ανταγωνιστικό γι’ αυτή την αγορά», εξηγεί ο κ.

Βροντουλάκης που δηλώνει αισιόδοξος για την εμπορική πορεία του ελληνικού κινητήρα τονίζοντας ότι «έχουμε βέβαια να αντιμετωπίσουμε το μάρκετινγκ των μεγάλων εταιρειών, αλλά είμαστε αισιόδοξοι και προχωράμε μπροστά».

Η κύρια ομάδα εξέλιξης είναι τα τέσσερα μέλη της οικογένεια Βροντουλάκη, ενώ στη Γερμανία η επίσης ελληνική οικογένεια Τσολή είναι ο κινητήριο μοχλός πίσω με την εταιρία Stuttgart Engineering, μέσα από την οποία θα γίνεται η διάθεση στην αγορά.

Στην αγορά προγραμματίζεται να διατεθούν δύο μοντέλα κινητήρων, «ο STV 130, που είναι ο κινητήρας τούρμπο και παράγει 130 ίππους και ο STV 100 που παράγει 100 ίππους», εξηγεί ο υπεύθυνος της εταιρίας, με τον δεύτερο να επιτυγχάνει χάρη στον καινοτόμο σχεδιασμό σημαντικές τεχνικές λύσεις μοναδικές για την κατηγορία των υπερελαφρών και έτσι να είναι «ο πιο οικονομικός στην αγορά και στη συντήρηση».

Ένα πρωτότυπο μοντέλο ξεκίνησε μέσα στον Αύγουστο του 2017 να λειτουργεί σε στάδιο δοκιμών στο αεροδρόμιο του Μάλεμε της Κρήτης πάνω σε ένα υπερελαφρό αεροσκάφος αμερικάνικης κατασκευής, που έχει μετασκευαστεί ειδικά για τις δοκιμές.

Οι δοκιμές αναμένεται να πιστοποιήσουν τους στόχους του σχεδιασμού, αφού «ο κινητήρας αυτός έχει ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό καθώς δεν μεταβάλλεται η απόδοσή του από καιρικές συνθήκες κάτι που σημαίνει πως μπορεί να δουλέψει το ίδιο στους -20 όπως και στους +50» τονίζει ο κ. Βροντουλάκης.

Όπως εξηγεί, έτσι, ο κινητήρας θα μπορεί να λειτουργεί «στα πιο απαιτητικά κλίματα όπως επί παραδείγματι της Αλάσκας ή σε κάποια σημεία στη Νότια Αφρική δίνοντας μια λύση στο πρόβλημά της έλλειψης απόδοσης για τα αεροπλάνα που πετούν εκεί».

Μεγάλο όπλο στη μάχη της αγοράς για τον ελληνικό κινητήρα είναι τέλος και το ότι «ακριβώς καθώς είναι τούρμπο μας δίνει και τη δυνατότητα να του ορίσουμε το καύσιμό του είτε το ακριβό αεροπορικό καύσιμο, είτε ντίζελ, πετρέλαιο θέρμανσης έως και βιοκαύσιμο» αναφέρει ο ίδιος και προσθέτει ότι ιδιαίτερα θετικό δεδομένο δε, σε ό,τι αφορά την μελλοντική πορεία του κινητήρα στην αγορά, είναι πως λόγω της κατηγορίας στην οποία εντάσσεται δεν απαιτείται αυτό που ονομάζουμε πιστοποίηση πολιτικής αεροπορίας.

Μετά το τέλος των δοκιμών η ομάδα των Ελλήνων ετοιμάζεται και για μια πιλοτική παραγωγή με διάθεση στην Ευρώπη και την Αμερική, ενώ υπάρχουν ήδη κάποιες επαφές με επιχειρηματίες και της Αμερικής και της Ευρώπης για τη διάθεση του κινητήρα.

Σε ό,τι αφορά την παραγωγή, ο κ. Βροντουλάκης τονίζει ότι «το πλάνο είναι η πιλοτική παραγωγή να γίνει στις εγκαταστάσεις μας στα Χανιά, η διάθεση από τη Γερμανία και ανάλογα με τις ανάγκες της εταιρείας και τις απαιτήσεις της αγοράς

να κινηθούμε αναλόγως».