

# PZL Mi-2M2

## Śmigłowiec wielozadaniowy PZL Mi-2M2



Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Drzonów, Lubuskie Muzeum Wojskowe

# Historia konstrukcji

Projekt śmigłowca PZL Mi-2M stanowi dalszy rozwój śmigłowca wielozadaniowego PZL Mi-2. W 1968 roku opracowano w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym WSK Świdnik, w zespole kierowanym przez magistra inżyniera M. Czerwińskiego, dokumentację konstrukcyjną nowego kadłuba i podwozia. (choć znalazłem informacje, że powstał tylko projekt, dalszy rozwój nie był kontynuowany). W śmigłowcu zmodernizowano instalację silnikową i część wyposażenia, zwłaszcza radiowego. Otrzymał mocniejsze silniki GTD-350P o mocy po 331 kW (450 KM) i większy zapas paliwa. Silniki zewnętrznie niczym szczególnym się nie wyróżniały, poza termoregulatorem zapobiegającym przekroczeniu mocy 450 KM: ponieważ przekładnia według Rosjan mogła przenosić maksymalnie 346 kW (470 KM). W samym silniku były też nieznaczne zmiany w okolicy turbin (aparatury kierującej i materiał łopatek turbin). Powstały 23 silniki (22 oryginalne i jeden przebudowany ze zwykłego GTD-350). Same silniki dużo też nie pracowały: ostatnie z nich zostały złomowane prawie z zerową liczbą godzin pracy.

## Powstały dwie wersje śmigłowca PZL Mi-2M:

- Mi-2M1: zewnętrznie był podobny do śmigłowca Mi-2. Wewnętrznie, oprócz innych silników, miał przebudowaną instalację paliwową (przez analogię do śmigłowców Mi-2 Plus, przy których wykorzystano doświadczenia z Mi-2M). Prototyp Mi-2M1 został oblatany na początku 1974 roku.
- Mi-2M2: otrzymał zmodyfikowany kształt noska, pękaty kadłub, większe koła, płaską podłogę w kabinie, a pod nią dodatkowy zbiornik paliwa. Dzięki wyrównanemu poziomowi podłogi otrzymano większą pojemnościowo kabinę ładunkową. Większa wysokość kabiny oraz czworo przesuwanych do tyłu drzwi stworzyły wersję śmigłowca o wyższych walorach użytkowych. W wersji pasażerskiej zabierał 11 plus 1 osoba, (zamiast, jak dotychczas, 8

plus 1). Prototyp został oblatany dnia 01. 07. 1974 roku. W toku prób okazało się, że jego własności lotne są nieznacznie gorsze niż Mi-2, ze względu na większą masę startową. W latach 1974-1975 przeprowadzono program prób w locie, jednak ostatecznie Mi-2M nie trafił do produkcji seryjnej. Jako główną przyczynę źródła pisane podają nie do końca dopracowane silniki, jednak najprawdopodobniej śmigłowiec był wyjątkowo nieudany. Ostatecznie koncepcji tej (mimo słusznych założeń) dalej nie rozwijano.





Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Kraków, Muzeum Lotnictwa Polskiego

Zbudowano 5 prototypów, z których latał jedynie jeden egzemplarz (SP-PS0). Po zakończeniu programu dwa trafiły do wojska jako naziemne płatowce treningowe: jeden do 47. Szkolnego Pułku Śmigłowców w Nowym Mieście nad Pilicą, drugi na Wojskowej Akademii Technicznej. Ten ostatni trafił ostatecznie do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Drugi zachowany jest w Lubuskim Muzeum Wojskowym w Drzonowie, zaś trzeci eksponowany jest na dziedzińcu Zespołu Szkół Technicznych w Świdniku.

## **Konstrukcja śmigłowca**

12-miejscowy śmigłowiec w układzie klasycznym. Wersja pasażerska mogła pomieścić 11 pasażerów i pilota.

## **Napęd śmigłowca**

2 silniki turbinowe GTD-350P o mocy 331 kW (450 KM) każdy.

## **Bibliografia**

1. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2285/84/PZL-Mi-2M>