

Aviones utilitarios ligeros: 5 datos interesantes sobre el UZGA LMS-901 Baikal de Rusia

Rusia está intentando reactivar su industria aeronáutica nacional y construir una gama de aviones comerciales. Uno de los más pequeños es el UZGA LMS-901 Baikal (que recibe su nombre del famoso lago Baikal de Rusia).

El Baikal es quizás el avión comercial doméstico más pequeño de Rusia (incluyendo el Superjet 100, el MC-21, el Tu-214, el Il-114-300 y el TVRS-44 Ladoga).



No está claro cuántos aviones Baikal espera Rusia producir para 2030, pero se ha fijado objetivos ambiciosos para otras aeronaves. Por ejemplo, Rusia planea producir más de 500 TVRS-44 Ladoga para 2030 (el nombre procede de otro famoso lago de Rusia). El Ladoga es un avión turbohélice bimotor con capacidad para 44 pasajeros.

Un pequeño avión de pasajeros

El Baikal tiene capacidad para una docena de pasajeros y está diseñado para operar en las duras y remotas condiciones de Rusia.

Pasajeros:	De 9 a 12
Rango:	930 millas
Velocidad:	185 millas por hora

El Baikal está previsto para transportar de 9 a 12 pasajeros y tener una capacidad de carga útil de 2.000 kg (o dos toneladas). El Baikal está previsto para satisfacer la necesidad de Rusia de un pequeño avión de pasajeros capaz de aterrizar y despegar desde dirigibles de baja altura sin pavimentar en zonas remotas del país.

Se estima que el costo unitario del vuelo Baikal no superará los 120 millones de rublos, o alrededor de 1,6 dólares estadounidenses a precios de 2020 (la guerra y las sanciones han afectado desde entonces al valor y la estabilidad del rublo). El costo por hora de vuelo no superará los 526 dólares estadounidenses.

Reemplazo para An-2

El viejo An-2 es el biplano más fabricado después de la Segunda Guerra Mundial y será reemplazado por el Baikal.

Primer vuelo:	1947
Fin de producción:	2002
Número construido:	11,915

El Baikal está pensado para reemplazar al viejo biplano Antonov An-2. El An-2 se fabricó en serie durante la Unión Soviética y data de 1947. Fue adaptado para muchos usos (incluido el militar), pero su forma más común es la de un avión de pasajeros de 12 plazas.

Antonov es una de las grandes compañías de aviación soviéticas y tenía su base en la República Socialista Soviética de Ucrania (también produjo el famoso An-225, el avión de transporte militar más grande del mundo). El An-2 se fabricó hasta 2002 (aunque es posible que todavía se esté produciendo una variante, el Shijiazhuang Y-5, en China). Muchos An-2 siguen en uso, pero todos tienen ahora más de 20 años y necesitan ser reemplazados.



Demorado

Como ocurre con todos los aviones comerciales rusos, el Baikal ha sufrido

retrasos debido a la guerra y las sanciones.

Primer vuelo:	Enero de 2022
Certificación planificada:	2024
Entregas planificadas:	2025

Scramble informó que el primer prototipo del LMS-901 Baikal despegó en el aeródromo de Ekaterimburgo el 30 de enero de 2022. El artículo también informó que el primer avión en serie se produciría “a partir de 2024”. Sin embargo, esto ocurrió a pocas semanas de que Rusia invadiera Ucrania a gran escala y de que Occidente impusiera sanciones paralizantes a la industria de la aviación rusa.

Como casi todos los aviones comerciales rusos utilizan una gran cantidad de piezas occidentales, la producción de aviones rusos se paralizó de la noche a la mañana como resultado de las sanciones. En marzo, el periódico ruso Kommersant informó de que la entrega de todos los aviones nacionales se retrasaría dos años. En cuanto al Baikal, Kommersant informó de que su certificación se había pospuesto hasta 2024 y las entregas hasta 2025.



Orden de Aurora Airlines

Aurora espera que su pedido de 95 Baikals le permita ampliar su red y reemplazar los viejos An-2.

Número pedido:	95
Fecha de entrega:	2026 a 2030
Orden firmada:	Septiembre de 2023

Según Ch-aviation , Aurora Airlines y Ural Civil Aviation Plant UZGA (la empresa que fabrica el Baikal) firmaron un acuerdo para que Aurora compre 95 Baikal. RuAviation afirma que está previsto que los aviones se entreguen entre 2026 y 2030. Si bien muchos serán variantes de pasajeros, algunos también serán para transporte, silvicultura y otros servicios.

RuAviation también señala que los obsoletos An-2 constituyen casi la mitad de la flota de las aerolíneas locales en el Lejano Oriente de Rusia. Continúa diciendo que los Baikals proporcionan un nuevo confort y seguridad a los pasajeros que

vuelan en ellos. La entrega de estos aviones también permitirá a las aerolíneas ampliar su red regional. No está claro qué otras aerolíneas regionales han realizado pedidos de Baikal.

Kazajstán producirá bajo licencia

Kazajstán planea producir y exportar el Baikal bajo licencia.

Participación de KAI:	20%
Planes kazajos:	Producir Baikal bajo licencia y exportar
Fundado:	2012 (KAI-K)

Rusia no está sola en el proyecto Baikal. Kazajstán, a través de la empresa Kazakhstan Aviation Industry (KAI), posee una participación del 20% en la LLC Baikal-Engineering. KAI tendrá acceso a toda la documentación del avión y recibirá una licencia para la producción del mismo. También podrá exportar el avión desde el sitio de producción en Kazajstán (Scramble afirma que esto les permitirá evitar los riesgos de sanciones al vender el avión a terceros países).

Según Scramble , esto " ... da a Kazajstán la oportunidad de desarrollar la construcción de aeronaves y participar en la cadena de cooperación en la industria de la aviación ". Kazajstán es el noveno país más grande del mundo en términos de superficie terrestre y las distancias suelen ser considerables, lo que aumenta la necesidad de conexiones aéreas.

Fuente: simpleflying.