



Policyjny Mi-2 kolejnym eksponatem Muzeum Lotnictwa Polskiego

2024-12-19

Kolekcja śmigłowców w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie wzbogaciła się o nowy eksponat. Jest nim helikopter Mi-2 SN-02XP, który został przekazany muzealnikom przez Komendę Główną Policji w Warszawie.

Maszyna o numerze fabrycznym 534419095 była użytkowana przez Sekcję Lotnictwa Policji Sztabu Policji KWP we Wrocławiu od września 2009 r. do sierpnia 2020 r. Wcześniej jako maszyna wielozadaniowa służyła w straży granicznej. Realizując misje lotnicze na terenie Polski, śmigłowiec spędził w powietrzu łącznie 4763 godziny, czyli ponad 198 dni i nocy!

Śmigłowiec w policyjnych barwach nie przyleciał do Krakowa, lecz został przetransportowany z hangaru we Wrocławiu specjalistycznym pojazdem niskopodwoziowym.

Zwiedzający mogą go już podziwiać w gmachu głównym Muzeum, obok Mi-1, który służył do lotów doświadczalnych w warszawskim Instytucie Lotnictwa.

Mi-2: wielozadaniowe śmigłowce ze Świdnika

Mi-2 były średnimi maszynami wielozadaniowymi zaprojektowanymi w biurze Michaiła Miła a produkowanymi w zakładach w Świdniku. Posiadały klasyczną konstrukcję dwusilnikową, wyposażoną w trójłopatowy wirnik nośny i dwułopatowe śmigło ogonowe. Choć pierwotnie ten model śmigłowca był zaopatrzony w silniki turbowałowe GTD-350 o mocy 400 KM, szybko zastąpiono je wersjami GDT-350W o mocy 425 KM i taki właśnie napęd znajduje się w egzemplarzu przekazanym do muzeum. Kadłub statku wykonany został w całości z metalu, a podwozie można było przystosować do montażu nart, które umożliwiały lądowanie na śniegu i miękkim gruncie.

Charakterystycznym elementem tych wiroplątów była wspólna kabina dla załogi i pasażerów. Fotele pilota miały przestrzeń na spadochron, a podwójna kanapa w części pasażerskiej była łatwa do usunięcia na potrzeby transportowe. Nowy muzealny nabytek jest również wyposażony w dźwig elektryczny o udźwigu 120 kg.

Układ sterowania Mi-2 oparty jest na instalacji hydraulicznej, co stanowiło znaczący postęp względem mechanicznego systemu w Mi-1. Lot kontroluje się za pomocą drążka sterowego i dźwigni skoku i mocy.

Produkcja seryjna tych pięknych maszyn zakończyła się w Świdniku w 1993 r. Łącznie ze świdnickiej fabryki wyszło 5500 egzemplarzy w różnych wariantach.